UNIVERSITY OF TORONTO
3 1761 01517668 8

DD
801
H21S7

Beiträge zur Geschichte

der

deutschen Hanse

bis um die Mitte

des fünfzehnten Jahrhunderts

von

Walther Stein.

Giessen
J. Ricker'sche Verlagsbuchhandlung
(Alfred Töpelmann)
1900.

J. Ricker'sche Verlagsbuchhandlung (Alfred Töpelmann) in Giessen.

Ludwig III.

Kurfürst von der Pfalz

und das Reich

1410–1427.

Ein Beitrag zur deutschen Reichsgeschichte unter König Sigmund

Gr. 8°. von **Wilhelm Eberhard**, Dr. phil. M. 4.–

Die Beziehungen

zwischen

Brandenburg und Pommern

unter

Kurfürst Friedrich II.

(1437) 1440–1470

Gr. 8°. von **Paul Gähtgens**, Dr. phil. M. 2.60

Die Beziehungen

der Hanse zu England

im letzten Drittel

des vierzehnten Jahrhunderts

Gr. 8°. von **F. Keutgen**, Dr. phil. M. 2.–

Beiträge zur Geschichte

der

deutschen Hanse

bis um die Mitte

des fünfzehnten Jahrhunderts

von

Walther Stein.

Giessen
J. Ricker'sche Verlagsbuchhandlung
(Alfred Töpelmann)
1900.

DD
801
H21S7

INHALT.

Erstes Kapitel.

Ursachen der Entstehung der Hanse . . . . Seite 1—70

Verlegung des Schwerpunktes der Reichspolitik von Niedernach Oberdeutschland 1. Vortheile der Eroberung und Kolonisation des Ostens für die Entwicklung Deutschlands 2. Erwerbung der Herrschaft über die grossen Tieflandsströme oder deren Mündungsgebiete 3. Gotländische Genossenschaft; durch ihr Auftreten in England und Flandern entsteht ein neues Handelssystem 3—5. Verhältniss der gesammten niederdeutschen Kaufmannschaft, besonders der wendischen Städte, zu den skandinavischen Reichen 6—10. Entwicklung des Verkehrs mit Flandern und England bis zur Mitte des vierzehnten Jahrhunderts 11—13. Bedeutung der auswärtigen Niederlassungen 13. Zusammenschluss der Niederlassungen und Städte zur Hanse 14. — Einheitfördernde Momente der Entwicklung trotz territorialer Zersplitterung 15—18. Weshalb ist nur in Niederdeutschland, nicht auch in Oberdeutschland oder Italien, eine Hanse entstanden? 19 ff. Verschiedenartige Entwicklung Ober- und Niederdeutschlands 20. Bedeutung der Tieflandsflüsse für den Handel 21. Uebersicht über die Lage der wichtigsten Handelsstädte Niederdeutschlands 21—30. Der Verkehr auf den Flüssen 31—32. Gleichförmige Richtung derselben 32. Bedeutung der Konzentration des Verkehrs an den grossen Flussstapelplätzen 32. Stapelwesen und Gästerecht 33 ff. Oertliche Bedingungen für Stapelplätze; Endpunkte und Grenzen der Binnen- und Seeschifffahrt 33—35. Stapel- und Gästerecht in Köln: Rhein 35—41; Versuche zur Monopolisirung des Getreidehandels in Bremen: Weser 41—43; Magdeburger Stapel und Schifffahrt: Elbe 43—45; Stapel und Gästerecht in Hamburg: Elbe 46—50; in Frankfurt: Oder 50—53; in Stettin: Oder 53—54; in Thorn: Weichsel 55—58; in Danzig: Weichsel 58—61; in Riga: Düna 61—66. Wichtigkeit dieser Verkehrskonzentration und des Gästerechts für das kommerzielle Verhältniss Niederdeutschlands zum Auslande 66—68.

Die Herrschaft der Hanse über den westöstlichen Verkehrszug als Schutz für den an den Mündungsplätzen konzentrierten Verkehr gegen das Eindringen der Ausländer 69.

Zweites Kapitel.

Politik der Hanse von der Mitte des vierzehnten bis zur Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts . . . Seite 71—104.

Der Stralsunder Friede und die flandrischen Freibriefe 71—72. Lübecks Stellung und Politik 72. Die Mecklenburger in Skandinavien 73. Rückgabe der Sundschlösser 74. Erfolge der hansischen Politik 75—76. Kalmarische Union 77. Margaretha und die Hanse 78. Beziehungen der Hanse zum Osten: Nowgorod, Polozk, Kowno, Polen 79—81. Uebergewicht der Hanse in Schonen und Bergen 81. Streitigkeiten mit Flandern 82. Die Hanse in Holland und Brabant; Hamburgs Sonderhansen 83—84. Beziehungen zu England; Fortschritte der Engländer in der Ostsee 85—88. Holsteinisch-dänischer Krieg 88. Eingreifen der Hansestädte; Friedensverhandlungen 89—91. Erichs Rückgang 92—93. Die wendischen Städte und Christoph gegen die Holländer und Erich 94—95. Friede von Kopenhagen 96. Die Politik der wendischen Städte und die Unionspolitik Erichs 97—98. Befestigung der Stellung der Holländer im Norden und Osten 99. Die Hansestädte und Christoph 100—101. Aeusserungen Enea Silvio's und Philipps von Commines 102—104.

Drittes Kapitel.

Der innere Ausbau des hansischen Handelssystems . . . Seite 105—151

Zweck des hansischen Handelssystems 105. Monopolistische Tendenz desselben 106. Irrige Auffassung des Wesens der Hanse; Tohopesaten 107—108. Beschlüsse über die Vorsteher der auswärtigen Niederlassungen 109—112. Regelung der Theilnahme am Recht der hansischen Kaufleute im Auslande 112—119. Massregeln gegen den Austritt aus der Hanse 119—122. Beschlüsse gegen Handelsgemeinschaften der Hanse mit Nichthansen 123—126. Vorschriften über den Handelsbetrieb der Nichthansen im inneren Gebiet der Hanse; hansisches Fremdenrecht 126 ff. Lombarden 127—128. Beschränkung des Handels der Fremden auf die Küstenplätze 129. Getreideschifffahrt 130—131. Fremde Lieger 132. Handelsbetrieb der Fremden in Livland 133—134. Winterlage 135. Schiffsverkauf und Schiffsbau für Fremde 136—137. Winterschifffahrt 137—141. Mängel und Werth des Systems 142—143. Beachtung der hansischen Gesetze und Beschlüsse 144—145. Die Hanse als Fortsetzung der Landfriedensbünde 145—146. Aufnahme neuer Städte in die Hanse 147—151.

Erstes Kapitel.

Ursachen der Entstehung der Hanse.

Mit Heinrich II. ging die deutsche Königswürde von dem sächsischen Hause, welches in Otto I. dem Reiche seinen machtvollsten Beherrscher gegeben hat, auf süddeutsche Fürsten über. In der Geschichte des Reiches übernahmen die höher entwickelten Landschaften Mittel- und Oberdeutschlands, vor allem die Uferdistrikte des Rheins, die Führung. Die Gegensätze zwischen Nieder- und Oberdeutschland traten in den Kämpfen Heinrichs IV. mit den Sachsen mit überraschender Heftigkeit hervor. Dann bestätigten der Uebergang der Krone von dem Sachsen Lothar auf die Staufer und das Schicksal Heinrichs des Löwen und Otto's IV. die Thatsache der Verschiebung des politischen Schwerpunktes im Reiche. Indessen hatte die Kräftigung des sächsischen Herzogthums durch denselben Lothar den festen Boden bereitet für eine erfolgreiche Wiederaufnahme der Politik Otto's I. an der Nord- und Ostgrenze des damaligen Niederdeutschlands. Um die Mitte des zwölften Jahrhunderts begann in grossem Zuge die Eroberung und die Kolonisation der ostelbischen Tiefebene. Durch Heinrich's des Löwen Sturz ist diese Bewegung nicht gelähmt, wohl aber für lange Zeit die Bildung einer Fürstenmacht von überragendem Einfluss in Niederdeutschland verhindert worden. Bis zum Ende des dreizehnten Jahrhunderts haben die Deutschen die Kolonisation des Ostens, im Norden bei überwiegender Betheiligung des westlichen Niederdeutschlands, in der Hauptsache durchgeführt. Was „das Schwert, das Kreuz

und der Pflug" errungen hatten, wurde durch die Gründung überaus zahlreicher Städte dauernd gesichert. Am durchgreifendsten sind im nördlichen Kolonisationsgebiete Holstein, Mecklenburg, Brandenburg, Pommern und Preussen germanisirt worden. Wenn im nördlichen Tieflande mit der Ausweitung desselben gegen Osten die Intensität der Kolonisation im allgemeinen abnahm, war gleichwohl durch die Besetzung der Gebiete, welche die Ostsee im Süden und Osten bis zum finnischen Meerbusen berühren, die für eine einheitliche Entwicklung des Deutschthums nothwendige Grundlage gewonnen. Die Erwerbung dieser ostelbischen und Ostseelandschaften sowie das gleichzeitige, mächtige Vordringen der deutschen Bürger und Bauern nach Schlesien, Böhmen, Polen und Ungarn begründete ein entschiedenes wirthschaftliches Uebergewicht des Deutschthums gegenüber den Völkern im Norden und Osten Europas. Die Deutschen wurden in Mitteleuropa und für Osteuropa die vorwaltende wirthschaftliche Macht. Dass weiterhin dieser Umschwung auch die Stellung Deutschlands zu dem westlichen Europa ökonomisch erheblich verstärkte, lag in der Natur der Dinge.

Während des Jahrhunderts der kräftigsten Ausbreitung des Deutschtums, der Vergrösserung des Reiches und des Einflusses seiner Bewohner im Norden und Osten, während der Gewinn an Land und an neuen Machtmitteln politischer und wirthschaftlicher Art die Daseinsbedingungen des deutschen Volkes in ungewöhnlichem Maasse verbesserte, sanken Macht und Ansehen der Reichsregierung immer tiefer herab. Nach dem Untergang der Staufer vollendete die Zeit des Zwischenreichs die Entkräftung des Königthums. Die Einwirkungen desselben auf den deutschen Norden waren gering; es überliess ihn sich selbst. Infolge der Schwächung der Centralgewalt, der dieser Entwicklung entsprechenden Stärkung der Theilkräfte und der Angliederung neuer Gebiete an den alten Körper des Reiches entstanden jetzt Verhältnisse, unter denen die natürlichen, durch die Verschiedenheit der Bodengestaltung bedingten und geförderten Gegensätze

deutlicher zu Tage traten. Mit der Eroberung des ostelbischen Deutschlands wird das norddeutsche Tiefland selbstständiger und trennt sich bestimmter von dem vorwiegend gebirgigen Oberdeutschland. Unter den Ottonen und Saliern beherrschten die Deutschen von den grossen Flüssen des Tieflandes nur den Rhein und die Weser, nicht einmal die Elbe, die auf der grössten Strecke ihres Laufes durch die Ebene nur ein Grenzfluss zwischen Deutschen und Slawen war. Durch die Kolonisation aber wurden auch Elbe und Oder deutsche Ströme, besetzten die Deutschen die Mündungen der Weichsel und der Düna und dehnten sie ihren wirthschaftlichen Einfluss bis an die Narowa aus. Diese Besitzergreifung des östlichen Tieflandes und die Beherrschung der Südküsten von Nord- und Ostsee mussten nach kurzer Zeit ihre Wirkung ausüben.

Der nächste Weg, auf welchem die westfälischen Kaufleute schon in der ersten Hälfte des zwölften Jahrhunderts die Ostsee aufsuchten, um einen unmittelbaren Anschluss an den älteren skandinavisch-russischen Waarenverkehr zu gewinnen, führte in den südwestlichen Winkel der Ostsee. Lübecks Gründung an dieser Stelle und die fortschreitende Eroberung des Ostens boten dem Auftreten der deutschen Kaufleute in der Ostsee einen kräftigeren Rückhalt. Neben der doppelsprachigen Stadtgemeinde Wisbys entstand wahrscheinlich noch vor Ablauf des zwölften Jahrhunderts eine organisirte Gemeinschaft der deutschen Kaufleute: die gotländische Genossenschaft. Diese einigte zum ersten Mal die Kaufleute aus zahlreichen und hervorragenden niederdeutschen Städten in der Fremde; sie vertrat zuerst die kommerziellen Gesammtinteressen der Deutschen in der Ostsee; sie errang, den Spuren der Gotländer folgend und an deren Seite tretend, in Nowgorod, dem mächtigen Mittelpunkt des jetzt aus den Ostseegebieten zurückgedrängten nordrussischen Handels, eine sichere Stellung und gewann im dreizehnten Jahrhundert einen ausserordentlichen Einfluss auf den Ostseehandel. Dass eine so bedeutende Kaufmanns-

vereinigung, die wesentlich durch eigene Kräfte Erfolge errungen hatte und mit einer späten unerhörten Selbständigkeit aufzutreten vermochte, der geeignete Boden war, aus dem für Nordeuropa die Idee des gemeinen Kaufmanns hervorwachsen konnte[1]), ist begreiflich.

Die starke Vertretung der westfälischen und niederrheinischen Kaufleute in dieser Genossenschaft gab ihrer Thätigkeit auch nothwendig eine Richtung aus dem beinahe geschlossenen Becken der Ostsee in die Nordsee. Schon im Jahre 1237 erhielt die Genossenschaft Rechte in England. Aber hier lag nicht das Centrum des westeuropäischen Handelslebens, sondern in dem gegenüberliegenden Flandern. Kurz nach der Mitte des Jahrhunderts erschien nun die Genossenschaft in Flandern und erwarb dort sehr werthvolle Vergünstigungen. Jetzt zeigte sich zuerst unverkennbar, dass infolge der merkantilen Aufschliessung des Ostens und der Erstarkung des Deutschthums im Norden und Osten sich in Nordeuropa ein neues Handelssystem zu bilden begann. Indem dieses das bisherige Verhältniss kommerzieller Bedeutung unter den niederdeutschen Städten verschob, stellte es zugleich ihrer Handelspolitik höhere und wichtigere Aufgaben. Es scheint, dass damals die rheinischen und westfälischen Kaufleute dem vielbesuchten Damme als Stütz-

[1]) Die erste urkundliche Erwähnung der *„universita(s) communium mercatorum"* im Privileg Herzog Albrechts I. von Sachsen von 1232, Höhlbaum, Hansisches Urkundenbuch (später HUB.) 1 n. 243. Vgl. Schäfer, Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark S. 46 u. Anm. 2. Die Entstehung der Idee des gemeinen Kaufmanns im Ostseegebiet erscheint, soweit die bisherigen Forschungen ein Urtheil zulassen, selbständig und unabhängig von der der Verbände italienischer Kaufleute verschiedener Städte oder der Kaufleute verschiedener Nationen in Süd- und Westeuropa. Ausser der provençalischen Gesammtgemeinde in Tyrus (seit 1187, s. Heyd, Gesch. des Levantehandels im M.-A. 1 S. 368) werden die *„societas et communitas mercatorum de Francia"* (provençalische Kaufleute auf den französischen Messen) oder die *„universitas mercatorum Lombardorum et Tuscanorum"* oder die *„universitas mercatorum Italiae"* u. s. w. nicht früher, sondern erst seit 1246 bezw. 1278 erwähnt, s. Goldschmidt, Handb. d. Handelsrechts 1 S. 193 ff.

punkt für ihren Verkehr in Flandern den Vorzug gaben, während Lübeck und Hamburg als Vertreter und an der Spitze der gotländischen Genossenschaft nach Brügge vordrangen und durch Regelung der Zölle, wie kurz vorher in Holland, der grösseren Gemeinschaft den Weg in die Hauptstadt ebneten [1]). Kein Umstand hat die Entscheidung über die Erhebung Brügges zum Verkehrsmittelpunkt für die Handel treibenden Völker der westlichen Hälfte Europas so günstig beeinflusst, wie die Festsetzung der damals in der gotländischen Genossenschaft zuerst geeinten niederdeutschen Kaufleute in seinen Mauern. Flandern mit seiner hochentwickelten Industrie, der Sitz einer reichen Bildung und das Ziel immer zahlreicherer fremder Kaufleute aus Süd- und Westeuropa, wurde mit Osteuropa in festere und gleichmässigere Verbindung gesetzt, freilich auch in grössere Abhängigkeit von der vereinigten niederdeutschen Kaufmannschaft, welche diese Verbindung herstellte. Auf beiden Meeren, die jetzt für diese Kaufleute zu Einer Handelsstrasse verbunden scheinen, wird Lübeck die einflussreichste Stadt. Es ist die Zeit eines allgemeinen nachhaltigen Aufschwunges des deutschen Bürgerthums, welches in Oberdeutschland im rheinischen Bunde zum ersten Mal seine politischen Kräfte zusammenzufassen suchte. Die Befestigung des baltisch-niederländischen Verkehrszuges in seinem westlichen Stützpunkte musste dann auch dazu beitragen, Lübecks und Hamburgs Einfluss in England, wo der Ostseehandel bisher wohl die Ostküste bevorzugte [2]), zu verstärken. Köln wird dort aus seiner führenden Stellung verdrängt; dreissig Jahre nach den flandrischen Erfolgen der niederdeutschen Kaufmannschaft ist deren Einheit in England hergestellt. Die Befriedung des Landweges auf dem Isthmus zwischen Nord- und Ostsee durch Lübeck und Hamburg verbürgte endlich dem westöstlichen Verkehrsstrome doppelte Sicherheit und Stetigkeit.

Nunmehr waren durch die engere kommerzielle Ver-

[1]) Vgl. Höhlbaum a. a. O. 1 n. 428, 431, 432 mit n. 421, 422, 433—436. Im allgemeinen jetzt Pirenne, Geschichte Belgiens 1 S. 289 ff. 2) S. Kunze, Hansische Geschichtsblätter 1889 S. 133—135.

bindung zwischen West- und Osteuropa und durch den Aufschwung des Handelslebens in und vor den Grenzen Niederdeutschlands neue Verkehrsverhältnisse entstanden oder in der Ausbildung begriffen, für welche die fern im Osten sitzende, schwerlich von Wisby hinreichend unabhängige gotländische Kaufmannsgenossenschaft auf die Länge nicht der Mittelpunkt bleiben konnte. An die Spitze der Gesammtheit trat immer deutlicher Lübeck, dessen Interessen am gleichmässigsten im Osten und Westen vertheilt lagen. Man beschloss die Appellation vom deutschen Hofe zu Nowgorod nach Lübeck, und in den letzten Jahren des Jahrhunderts beseitigte ein Beschluss der Städte die Selbständigkeit der gotländischen Genossenschaft[1]). Diese ist die eigentliche Vorgängerin der Hanse gewesen. Die Hanse ist die Erbin ihrer Macht, ihrer Rechte und ihrer Ideen geworden.

Den Wirkungskreis der gotländischen Genossenschaft überblickend, findet man sie in Beziehungen zu Russland, Livland, Estland, England und Flandern, nicht aber zu den skandinavischen Ländern. Das ist kaum ein Zufall. Hier erscheint, wie wir glauben, im engeren Rahmen und mit verkleinerten Zügen schon früh dasselbe Bild, welches später im Grossen die gesammte organisirte niederdeutsche Kaufmannschaft und die Hanse selbst in ihrem Verhältniss zu den nordischen Reichen darbietet. Die mit Ost- und Westeuropa in geregeltem Verkehr stehende und in den auswärtigen Niederlassungen immer fester geeinte, im Innern Deutschlands durch Bündnisse und lokale Beziehungen gruppenweise verbundene, von dem Gedanken der grossen Interessengemeinschaft der niederdeutschen Handelswelt immer kräftiger durchdrungene Gesammtheit der niederdeutschen Städte und Kaufleute befand sich zu den Staaten des Ostens und Westens in anderer Stellung als zu denen des Nordens. Für den Zusammenschluss der niederdeutschen Kaufleute zur Ein-

[1]) Koppmann, Die Recesse und andere Akten der Hansetage [später HR.] 1 n. 80, Höhlbaum, HUB. 1 n. 1299 u. S. 435 Anm. 1, Schäfer S. 58, Hegel, Städte und Gilden 1 S. 309.

heit des gemeinen niederdeutschen Kaufmanns und der späteren Hanse ist ihr Verkehr mit den nordischen Ländern nicht von bestimmender Wirkung gewesen. Gotland war zunächst und hauptsächlich ein Stützpunkt für die baltisch-russischen Unternehmungen der deutschen Kaufleute. Die Gesammtheit der norddeutschen Kaufmannschaft fand in den nordischen Reichen keine so bedeutenden Sammelpunkte zur wirthschaftlichen Ausbeutung derselben, wie solche im Osten und Westen vorhanden waren, Verkehrszentren, deren Schicksale das Interesse der Gesammtheit unmittelbar, ununterbrochen und allseitig berührten.

Die in erster Reihe am Verkehr mit dem Norden betheiligten einzelnen Städte und Städtegruppen, vornehmlich die wendischen, verknüpfte ein doppeltes Band mit jenem, ein kommerzielles und ein politisches. Die livländischen und preussischen Städte unterhielten einen eifrigen Verkehr mit Schweden, aber nur einen geringfügigen mit Dänemark und Norwegen. Nur die wendischen Städte, weniger schon Hamburg, Bremen und die pommersche Gruppe, standen mit allen drei Reichen gleichmässig in lebhaftem Güteraustausch. Dieser trug jedoch zum Theil den Charakter eines blossen Territorialverkehrs, der freilich die grosse wirthschaftliche Abhängigkeit jener Länder gerade von der wendischen Städtegruppe erkennen lässt. Er war auch für diese Städte eine reichlich fliessende Quelle ihres Wohlstandes, aber schwerlich eine so mächtige wie ihr Verkehr mit dem Westen und Osten. In Norwegen gelang es den Städten nur sehr langsam, festen Fuss zu fassen. Der im ersten Jahrzehnt des vierzehnten Jahrhunderts nachweislich bedeutende Aktivhandel der Norweger nach England nahm erst in den nächsten Jahrzehnten ab, um dann seit der Mitte des Jahrhunderts mehr und mehr, ja endlich gänzlich in die Hände der hansischen Schiffer und Kaufleute überzugehen [1]). Eine Genossenschaft dieser letzteren in dem grössten Stapelplatz Skan-

[1]) A. Bugge, Studier over de norske byers selvstyre og handel før Hanseaternes tid, 1899, S. 134 ff.

dinaviens, in Bergen, ist erst nach der Mitte des vierzehnten Jahrhunderts nachzuweisen, mithin viel später als die Niederlassungen in den grossen Verkehrsmittelpunkten oder anderen Verkehrsplätzen des Westens und Ostens. Ueberwiegend sind es die Kaufleute und Schiffer der wendischen Städte, die in Bergen verkehren. Die der süderseeischen Städte hatten Mühe, neben ihnen aufzukommen und sich neben ihnen zu behaupten. Die Genossenschaft der deutschen Kaufleute in Bergen ist stets in besonders enger Abhängigkeit von der wendischen Städtegruppe geblieben. Auch der Verkehr auf Schonen mit dem Fittenbesitz der Städte und dem bis zum Schlusse des vierzehnten Jahrhunderts bedeutenden Waarenumsatz, so einträglich er für die an den Erträgnissen des Häringsfanges und am Handel auf den schonenschen Märkten am meisten betheiligten Angehörigen der wendischen Städte war, stand hinsichtlich seiner einigenden Wirkung auf die Gesammtheit keineswegs auf gleicher Stufe mit den Niederlassungen im Osten und Westen. Er war auf einige Monate im Jahr beschränkt. Neben den deutschen Kaufleuten und den Dänen betheiligten sich in seiner Blüthezeit, im vierzehnten Jahrhundert, auch Niederländer, Engländer und andere Fremde an ihm. Erst in der zweiten Hälfte jenes Jahrhunderts verwandelte sich die in Bezug auf Schonen bis dahin einzelstädtische Politik der Städte in eine gemeinschaftlichere[1]), aber nur ganz vorübergehend ist sie eine allgemein-hansische gewesen.

Blieben die handelspolitischen Interessen der durch gemeinsame Niederlassungen, Rechte und Anschauungen schon geeinten Gesammtheit der niederdeutschen Städte und Kaufleute in den nordischen Reichen immer bedeutend, so waren sie gleichwohl vorwiegend nicht unmittelbarer Natur. Für den starken westöstlichen Verkehrsstrom bildete der Sund immerhin die vortheilhafteste Passage. Daher erschien der politische Zustand der Mächte, die den Sund beherrschten oder an und auf ihm Einfluss besassen,

[1]) Schäfer, Das Buch des Lübeckischen Vogts auf Schonen (Hansische Geschichtsquellen Bd. 4) S. XXXIII.

stets von Wichtigkeit für den Gesammthandel Niederdeutschlands. Damit hing dann ein Weiteres eng zusammen. Die mittlere, in nächster Nachbarschaft der nordischen Reiche gelegene Städtegruppe, die aus dem direkten Verkehr mit ihnen grossen Nutzen zog, die Landverbindung an der Wurzel der jütischen Halbinsel sicherte und ausserdem auf allen Seiten an dem Handel der Gesammtheit in ihrem deutschen und ausserdeutschen Interessengebiet hervorragenden Antheil hatte, musste diesen Staaten gegenüber nicht nur in eine unabhängige Lage zu gelangen trachten, sondern auch in deren Verhältnisse wirksam einzugreifen im Stande sein. Es ist den wendischen Städten trotz vorübergehender Misserfolge gelungen, diese einflussreiche Stellung zu gewinnen und lange Zeit zu behaupten. Die Geschichte ihrer Beziehungen zu den skandinavischen Reichen ist im allgemeinen als der wichtigste und überwiegend der historischen Theilnahme würdige Theil der vorhansischen und hansischen Geschichte betrachtet worden. Unzweifelhaft ist sie der dauernde Ruhm der wendischen Städtegruppe. Aber es darf auch nicht verkannt werden, dass die Entwicklung der Gesammtheit der niederdeutschen Kaufleute doch nicht so vorherrschend von dem politischen Verhältniss der zentralen Gruppe zu den nordischen Staaten bestimmt wurde, sondern dass diese Gesammtheit, nachdem ihre Einheit einmal begründet und befestigt war, sich nach eigenen Gesetzen und auch nach Massgabe von politischen Wandlungen und wirthschaftlichen Zuständen weiterbildete, die ausser dem Bereiche jener skandinavischen Dinge lagen. Emporkommen, Ausbildung und Niedergang der Hanse sind durch ihre Beziehungen zu den nordischen Reichen wohl stark beeinflusst, aber nicht in erster Linie und entscheidend bestimmt worden.

Zu einer selbständigen Politik gegenüber den Staaten des Nordens reichten die Kräfte der mittleren Städtegruppe nur in Friedenszeiten aus. Ihre glänzendsten politischen Erfolge gegen diese Reiche haben die Städte meistens in Verbindung mit dem norddeutschen Fürstenthum errungen.

Auf dem Schlachtfelde von Bornhöved, wo Waldemars des Grossen Macht zertrümmert wurde, stritten die Lübecker und Hamburger neben und unter den Truppen der Fürsten. Infolge des Rückganges der dänischen Macht gelang dann den Lübeckern nach längeren Kämpfen die Zerstörung Kopenhagens. Später nutzten die Städte das ursprünglich gegen Brandenburg gerichtete Rostocker Landfriedensbündniss, in welchem sie mit weltlichen und geistlichen Fürsten vereinigt waren, für ihre kommerziellen Zwecke aus. Die darin verbündeten Städte, wendische und pommersche, traten zum ersten Male dem Auslande, hier Norwegen, geeint entgegen und blieben Sieger. Dass später die wendischen Städte sich dem mit dem norddeutschen Fürstenthum verbündeten Dänemark unter Erich Menved nicht gewachsen zeigten, kann nicht auffallen. Erfolgreichen Widerstand haben sie damals nicht zu leisten vermocht. Um Dänemark in Schranken zu halten, bedurfte es der vereinigten Kraft von Fürsten und Städten. Die Erfolge Gerhards von Holstein in Dänemark beseitigten zwar dessen Uebergewicht, aber eine Vereinigung Holsteins mit Dänemark bedrohte die Städte mit einer kaum weniger ernsten Gefahr. Sie begünstigten daher das Aufkommen Waldemar Atterdags. Als dieser später die alte dänische Ausdehnungspolitik wieder aufnahm und die Städte sich zum Waffengang mit ihm gezwungen sahen, erlitten sie, von den unzuverlässigen Königen Norwegens und Schwedens im Stich gelassen und auf ihre eigenen militärischen Kräfte angewiesen, eine arge Schlappe. Die wendischen Städte waren es dann, die für einen neuen Krieg die Nothwendigkeit eines Bündnisses mit den deutschen Fürsten erkannten[1]). Erst der Koalition der in Schweden schon in Anspruch genommenen mecklenburgischen und holsteinischen Fürsten und der in der Kölner Konföderation vereinigten Nord- und Ostseestädte gelang die Ueberwältigung Dänemarks[2]). Die Frucht des Sieges fiel im Stralsunder Frieden hauptsächlich den Städten zu.

[1]) Schäfer, Die Hansestädte S. 398. [2]) Vgl. auch Nitzsch, Deutsche Studien S. 248.

Inzwischen aber hatte sich die Vereinigung und Erhebung der in den ausländischen Niederlassungen längst geeinten niederdeutschen Kaufmannschaften und ihrer Heimatstädte zur völkerrechtlich anerkannten Gesammtheit der deutschen Hanse bereits vollzogen.

Gerade in der ersten Hälfte des vierzehnten Jahrhunderts, in welcher die wendischen Städte sich anfangs vor der Uebermacht Erich Menveds beugen mussten und erst allmählig wieder zu einer wirksamen Einheitspolitik gelangen konnten, gestaltete sich die Lage der Gesammtheit auf ihren wichtigsten Interessengebieten recht günstig. Bei Gelegenheit der Verhandlungen mit Flandern während der ersten Secession der deutschen Kaufleute von Brügge — nach Aardenburg (1280–1282) — erschien Lübeck als die Leiterin des Unternehmens. Aber eben zur Zeit der durchgreifendsten Erfolge in Flandern gerieth es unter dänische Oberhoheit. Damals erreichte die deutsche Kaufmannschaft in Flandern die Anerkennung eigener Gerichtsbarkeit. Brügges Freibrief vom Jahre 1309 knüpfte den Stapel der deutschen Kaufleute unter vortheilhaften Bedingungen für ihren Handelsbetrieb und Aufenthalt an die gewaltig aufstrebende Stadt. Der Landesherr gewährte eine seiner Macht entsprechende Garantie gegen illoyale Ausbeutung dieser Verbindung durch Brügge [1]). Nach Sicherung dieser vorläufig ausreichenden Grundlage haben sich die deutschen Kaufleute durch mehrere Jahrzehnte hin eines ziemlich ungestörten Verkehrs in Flandern erfreut. Zweimal erneuerten die Landesherren anscheinend ohne Schwierigkeiten die Privilegien [2]). Der feste Haltpunkt des Brügger Stapels erleichterte die Ausdehnung des Verkehrs und der Rechte der deutschen Kaufmannschaft in den Nachbarländern. In Brabant erwarb man gleich anderen Fremden schon im Jahre 1315 umfassende Verkehrsvergünstigungen und Anerkennung des öffentlichrechtlichen Charakters der organisirten deutschen Kaufmannschaft. Schon damals trat die Bedeutung Antwerpens

[1]) Höhlbaum, HUB. 2 n. 160. [2]) In den Jahren 1338 und 1349, a. a. O. 2 n. 616, 617; 3 n. 143–145.

und Bergen op Zooms für einen weiteren Verkehrskreis hervor[1]). Mit Nordfrankreich wurden die Handelsbeziehungen lebhafter. In Holland und Seeland zog hauptsächlich der Stapelplatz für den Rhein- und Maashandel, Dordrecht, die Osterlinge an[2]); im übrigen dienten Zollermässigungen und Verkehrsschutz zur Hebung des Handels mit diesen, an geistigen, kommerziellen und industriellen Leistungen noch weit hinter ihren westlichen Nachbarn zurückstehenden Landschaften. Im Jahre 1347 gab sich die deutsche Kaufmannschaft in Flandern die ersten gemeinsamen Statuten. Klagen über empfindliche Verkehrsstörungen in Flandern erhoben sich vernehmlicher erst um die Mitte des Jahrhunderts.

Diese günstige Entwicklung des Handels der deutschen Kaufleute mit den Niederlanden traf zusammen mit dem Aufschwung ihrer Thätigkeit und ihres Ansehens in England. Hier hatte die vorwiegend fiskalische Handelspolitik Eduards I. mit dem Erlass der Carta mercatoria (1303) und die hierdurch verbesserte Stellung der Fremden einen ebenso heftigen wie dauernden Gegensatz zwischen der ausländischen und der inländischen Kaufmannschaft hervorgerufen. Widerstand und Erbitterung der Engländer richteten sich indessen am wenigsten gegen die Deutschen. Die Aufhebung der Fremdencharte hemmte keineswegs das stetige Wachsthum des deutschen Handels. Die französischen Kriege Eduards III. boten den Deutschen Gelegenheit, sich durch reiche finanzielle Unterstützung die Krone eng zu verpflichten, ja zeitweilig fast die ganze Wollausfuhr, den wichtigsten Theil des Zwischenhandels zwischen

[1]) a. a. O. 2 n. 266. [2]) Neben den Urkunden und Zollrollen aus dem 13. und dem Anfang des 14. Jahrhunders, die über den Handel der Osterlinge nach Dordrecht unterrichten, s. a. a. O. 1 n. 622, 801, 802, 1033 S. 361, 1276, 1333, erwähnen auch die ältesten erhaltenen Stadtrechnungen Dordrechts die Osterlinge und ihren Handel in Dordrecht: so die Rechnung von 1284/85 (Osterlinge und Rostocker, die Getreide einführen), die von 1285/86 („*van ommelanschen bire*" d. h. von Bier aus den wendischen Ostseestädten) und die von 1311 (Kaufleute von Ostland), s. Dozy, De oudste stadsrekeningen van Dordrecht 1284—1424, S. 1, 12 ff., 35, 55, 78.

Flandern und England, an sich zu bringen. Ausserordentlich bedeutende Kapitalien bildeten sich damals in den Händen einzelner, besonders dortmundischer und kölnischer Kaufleute. Der durch die Zahlungsunfähigkeit des Königs herbeigeführte Bankerott der Florentiner Banken befreite die Deutschen von dem Uebergewicht ihrer bisherigen Hauptkonkurrenten. Ihre kaufmännische Ueberlegenheit und das klug erworbene Wohlwollen des englischen Königthums gab ihnen den Vorrang vor den übrigen Fremden. Nur ihnen gelang es, sich die Fremdencharte als Sonderprivileg für die Zukunft zu retten, sich bei Einführung des neuen, durch das Aufblühen der englischen Tuchindustrie veranlassten Tuchzollgesetzes die alten Zollsätze der Fremdencharte zu bewahren, und in diesem wichtigen Punkte eine bevorzugte Stellung vor den Fremden, ja vor den Engländern selbst zu gewinnen [1]).

Bei diesem Aufschwung des Handels wuchs die Bedeutung der auswärtigen Niederlassungen für die Gesammtheit der niederdeutschen Städte und ihrer Kaufleute ungemein. Die Niederlassungen erfreuten sich einer nicht geringen Selbständigkeit. Der Gedanke der Einheit trat in ihnen am greifbarsten hervor und sie fühlten sich als die Vertreter der Gesammtheit. Sie konnten sich nun gegenseitig mit immer grösserem Vortheil in die Hände arbeiten und ihren Mitgliedern in dem Gesammtbereich ihres kommerziellen Einflusskreises, sowohl im Auslande selbst wie im Verkehr der Niederlassungen unter einander und mit der Heimat, fortgesetzt günstigere Handelsbedingungen schaffen. Sie gelangten immer mehr dahin, als die äusseren Stützpunkte eines grossen Systems zu gelten, welches allmählig bestimmter in die Erscheinung trat. Neben und mit den in den Grenzen des Reiches zusammengefassten und durch gemeinsame Handelsinteressen sowie gemeinsame Wahrnehmung derselben schon lange in enge Beziehung gesetzten Städten erschien jetzt die Gesammtheit ihrer Kaufleute im Auslande als eine Einheit in Bezug

[1]) Kunze, Hanseakten aus England S. III ff., S. XVII, Hansische Geschichtsblätter 1889, S. 142 ff.

auf Personen, Interessen und Rechte. Sie trug in sich das Bewusstsein ihrer Einheit. Ihr neuer Name begegnet zuerst in den Niederlassungen im Auslande. Die Bezeichnung „Kaufleute von der deutschen Hanse“ oder „Kaufleute von der Hanse der Deutschen“ („Hansebrüder“), bisher nur in England für die Genossenschaften der deutschen Kaufleute daselbst gebräuchlich, fand jetzt auch in Flandern, Norwegen, Schweden, Nowgorod Anwendung [1]). Dieser Name bezeichnete zunächst die Gesammheit aller niederdeutschen Kaufleute, welche auf Mitgenuss der Privilegien der niederdeutschen Kaufleute im Auslande und auf Zugehörigkeit zum Kreise der in den ausländischen Niederlassungen zusammenströmenden Kaufleute Anspruch erhoben. Noch in dem Beschluss vom 20. Januar 1358, der über Flandern und die grossen brabantischen Marktplätze die Verkehrssperre verhängte, nannten sich die Gesandten der wendischen und sächsischen Städte: Vertreter ihres Drittels aller Kaufleute des römischen Reiches von Almanien von der deutschen Hanse zu Brügge und ihrer sowie anderer Städte desselben Drittels [2]). Anfänglich überwog die Anwendung des neuen Namens auf die Gesammtheit der Kaufleute. Die Idee des gemeinen Kaufmanns gewann eine an sich nicht neue, aber bestimmter und national ausgeprägte Gestalt in dem Begriff der deutschen Hanse. Jene verlieh der Interessengemeinschaft der niederdeutschen Kaufleute in der Fremde, zuerst in der Ostsee, einen Ausdruck; diese bezeichnet zunächst dasselbe, ausserdem aber die Rechtsgemeinschaft eben dieser Kaufleute im Auslande.

Nun war eine allzu selbständige Entwicklung der einzelnen Niederlassungen schon wegen des Zusammenschlusses aller ihrer Kaufleute zur Einheit der Kaufleute von der deutschen Hanse nicht wahrscheinlich. Die Geschichte der gotländischen Genossenschaft lehrte bereits, dass eine Entwicklung in dieser Richtung kaum mehr möglich war. Ernstere Zwistigkeiten im Innern der Niederlassungen und bedeutendere Störungen ihres Verkehrs

[1]) S. die Stellen bei Schäfer, die Hansestädte S. 251 f.

[2]) Koppmann, HR. 1 n. 212 Einleitung.

mit dem Auslande machten sich jetzt in anderen Theilen des gesammten Interessengebietes stärker als früher fühlbar. Die Bewältigung solcher Schwierigkeiten konnte nur durch die Gesammtheit erfolgen. Als in Flandern Ereignisse eintraten, welche die innere Ordnung und den äusseren Bestand der dortigen Niederlassung erschütterten, fiel nothwendig die Leitung den Städten zu, die jetzt allein eine wirksame Vertretung der Gesammtinteressen bieten konnten. Von der geeinten Kaufmannschaft ging der Name der deutschen Hanse auch auf die Gesammtheit der Städte über. Die deutsche Hanse wurde und bezeichnete die autonome Vereinigung derjenigen niederdeutschen Städte, deren Angehörige zur Zulassung zu den auswärtigen Niederlassungen und zur Theilnahme an den Privilegien der niederdeutschen Kaufleute im Auslande berechtigt waren.

Die Ursachen der Entstehung dieser Einheit, die nach der Mitte des vierzehnten Jahrhunderts als eine neue Macht in der Geschichte Nordeuropas auftrat, sind mannigfaltig. Kommerzielle, politische, ethische, rechtliche und wirthschaftliche Momente hatten zu ihrer Bildung zusammengewirkt. Dieselben waren freilich nicht gleichwerthig hinsichtlich ihrer einheitfördernden Wirkung auf die über den weiten Raum vom Rhein bis zur Narowa und von den Meeresküsten bis an den Saum des Mittelgebirges zerstreuten, territorial gesonderten Gruppen der Städte und ihrer Kaufmannschaften.

Trotz der selbständigen Entwicklung der grösseren und kleineren Theile des Reiches zeigte sich überall ein entschiedener Trieb zur Bildung politischer Einheiten in beschränkten Kreisen. Im Rechtsleben des niederdeutschen Bürgerthums erhielt die Verbreitung der Satzungen des Magdeburger und besonders des aus Soest stammenden Lübecker Rechts ein Bewusstsein von dem engen Zusammenhange der Bürgerschaften verschiedener Territorien. Jenem Bedürfnisse entsprachen ferner die zahlreichen Landfrieden und Städtebündnisse, die, auch über die territorialen Grenzen hinausgreifend, durch die Auf-

stellung gemeinsamer Vorschriften für den Marktverkehr den Güteraustausch im engeren Kreise zu erleichtern und dadurch zu heben suchten[1]). Auch sonst zeigt sich in der Praxis des Verkehrs und Handelsbetriebes keineswegs völlige Zersplitterung. Man denke an die Bedeutung der Kölner Währung und Gewichtseinheit für die Münzgeschichte und den Handelsverkehr[2]) und an die damit zusammenhängende, noch wenig beachtete Verbreitung des kölnischen Maass- und Gewichtssystems in einem grossen Theile Europas[3]). Die unstreitig wirksamsten

[1]) S. Höhlbaum, Hansische Geschichtsblätter 1898, S. 155 f.

[2]) Vgl. B. Hilliger, Studien zu mittelalterlichen Maassen und Gewichten, I. Kölner Mark und Karolingerpfund, Hist. Vierteljahrsschrift III (1900) S. 161 ff.

[3]) Zum Beweise dafür stelle ich einige Nachrichten zusammen. Sie sollen lediglich die weite Verbreitung des Gebrauches der kölnischen Gewichte und Maasse im Handelsverkehr erläutern. Da sie hauptsächlich bei den literarischen und archivalischen Vorarbeiten zum Hans. Urkundenbuche von 1451—1500 gesammelt wurden, zweifle ich nicht, dass ihre Zahl sich, besonders für die ältere Zeit, leicht vermehren liesse. Kölner Gewicht: In seiner 1339 abgeschlossenen Pratica di Mercatura nennt der Florentiner Pegolotti bei der Vergleichung des sicilianischen Gewichtssystems mit den Systemen anderer bedeutender Handelsplätze, meist in Italien und der Levante, doch auch Paris, Brügge und London, an erster Stelle die Kölner Unze, Pagnini, Della decima e delle altre gravezze (Lisbona e Lucca 1766) 3 S. 103, s. auch S. 97 Cap. XXI; vgl. Schaube i. Mittheil. d. Inst. f. österr. Geschichtsforsch. Bd. 16 S. 557. Für Venedig vgl. Hegel i. Chron. d. deutschen Städte, Nürnberg 1 S. 228 u. Anm. 3, S. 229. Ulman Stromer stellt in seinem Gedenkbuch (1360—1407) das Gewicht des Centners von Genua in Nürnberg, Frankfurt, Mainz, Köln, Brügge und Konstanz zusammen, Chron. a. a O. S. 100. Für Lüttich und das Lütticher Land sagt der „Patron del temporaliteit" in einem während der ersten Hälfte des 15. Jahrh. eingeschobenen Artikel über Brotgewicht und Kornpreise: „*Et affin que vous soyez plus ables de cognoistre les poix, dont on se doit en ce cas aidier, vueilliez savoir, que li livre Collongnoise, dont li marchans usent, doit peser deux mars, le mars quatre firtons*" u. s. w., Recueil d. anciennes cout. de la Belgique, Coutumes du pays de Liège, ed. Raikem et Polain 1 S. 321 (vgl. S. 331 f.), vgl. auch S. 311 u den Frieden von S. Jacques v. 1487 a. a. O. 2 S. 256. Utrecht bat Köln 1473 Febr. 18 um Zusendung verschiedener Kölner Gewichtstücke, weil die nach altem Herkommen von einheimischen und fremden Kaufleuten in Utrecht

Einigungspunkte mussten aber die auswärtigen Niederlassungen für das niederdeutsche Bürgerthum werden. Denn in ihnen wurden Kaufleute und Schiffer aus allen Theilen Niederdeutschlands, die in weit überwiegender Zahl Bürger und Angehörige ihrer Heimathsorte blieben, für die lange oder kurze Zeit ihres Aufenthaltes in der Fremde zu neuen Gemeinschaften zusammengefasst. Nicht nur dass das Ausland sie als Verbände von Personen gleichen Rechts, weil unter dem Schutze und im Genusse gleicher Freiheiten stehend, betrachtete. Auch für die Deutschen selbst fiel hier mancher Unterschied weg, der in der Heimath empfindlich war. Denn in den Heimath-

gebrauchten kölnischen Gewichtstücke im Laufe der Zeit sich verändert hätten, Burman, Utrechtsche jaarboeken v. d. vyftiende eeuw 3 S. 90 f.; Köln übersandte die gewünschten Gewichtstücke, Kopienbuch 30 fol. 17 im Kölner Stadtarchiv; durch Rathsbeschluss vom 18. Jan. desselben Jahres hatte Utrecht verfügt, dass alle zum Wiegen gebrauchten Gewichtstücke das Gewicht der Kölnischen haben sollten, nur für Gold (nicht für Silber) und Edelsteine soll troisches Gewicht gebraucht werden, Burman a. a. O. S. 89. In Antwerpen sollen nach dem Stadtrecht des 14. Jahrh. die zum Wiegen benutzten Gewichte den Kölnischen gleich sein, Recueil etc., Cout. du pays de Brabant, Quartier d'Anvers 1 S. 44 § 116. Pegolotti bemerkt von Antwerpen und ganz Brabant: „*Grana e verzino mondo si vendono in Anguersa e per tutto Brabante a libbre d'once 16 a peso di Cologna per una libbra a pregio di tanti grossi tornesi la libbra*", a. a. O. S. 255. Bezüglich Luxemburgs vgl. M. Mohr, D. Finanzverwaltung d. Grafsch. Luxemburg i. Beginn d. 14 Jahrh. S. 26. Wesel verschaffte sich, nachdem bei dem Brande der Stadt i. J. 1354 alle Maasse und Gewichte *(omnes mensure rerum venalium tam mensurando quam ponderando ikeren nominate)* verbrannt waren, neue Maasse und Gewichte aus Köln, Liesegang, Niederrhein. Städtewesen vornehml. i. M.-A. (Gierke's Untersuch. z. D. Staats- u. Rechtsgesch., Heft 52) S. 111 Anm. 4; 1457 verordnete ein Rathsbeschluss, dass alle Maasse und Gewichte, ausser Ohm und Elle, den Kölnischen gleich sein sollten, Zeitschr. d. bergischen Geschichtsver. 4 S. 82 Anm. 78. In Emmerich notirt eine Aufzeichnung über Maasse und Gewichte aus der ersten Hälfte des 15. Jahrh. neben verschiedenen Kölner Hohl- und Längenmaassen auch das Kölner Pfund = 32 Lot; das Spinnpfund der Emmericher Wollenweber wurde gleich 1½ Pfd. Kölnisch berechnet, Privilegien- u. Stadtbuch A n. 2 fol. 27 u. 41 i. Staatsarch. Düsseldorf. Venlo liess sich 1452 aus Köln ein kölnisches Gewichtstück von 4 Pfd. bringen, Stadtrechnung im Venloer Stadtarch. In Nimwegen

städten wurden im allgemeinen die Fremden und Gäste nicht auf gleicher Stufe mit den Einheimischen und Bürgern behandelt. Hier aber standen die Einzelnen trotz ihrer landsmannschaftlichen Gruppirung im wesentlichen gleichberechtigt neben einander unter denselben genossenschaftlichen Verfassungsformen, Genossenschaftsbehörden und Verkehrsregeln. Von diesen Sammelpunkten aus konnten sie das Bewusstsein der Gleichheit der kaufmännischen Interessen und der engen Zusammengehörigkeit aller daran Betheiligten, die Idee der Einheit, in den Städten und deren ganzem Verkehrsgebiet ununterbrochen verbreiten und lebendig erhalten. Und an diesen organisirten

sollen nach dem Keurboek aus dem Anf. des 15. Jahrh. alle, die Waaren nach Gewicht verkaufen, sich kölnischer Gewichte bedienen, Oude vaderlandsche Rechtsbronnen, Stadrechten v. Nymegen 1 S. 32 f. § 146. Die Keure von Geervliet aus dem 15. Jahrh. erlaubt das Wiegen nur mit rechten kölnischen Gewichten, Verslagen en mededelingen 2 (1886) S. 95 § 69. In Harderwijk müssen die Tuchmacher „*gerechte spijnneponden bij der stede wijchte*" benutzen und dies Pfd. soll 7 Viertel Kölnisch haben, Rechtsbronnen d. st. Harderwijk, uitg. d. J. L. Berns, S. 152. In Amsterdam war neben amsterdamschem das leichtere kölnische Gewicht in Gebrauch; 1494 wurde das Kölnische, wenige Jahre später das Troische als das allein gültige anerkannt, Ter Gouw, Geschiedenis v. Amsterdam 3 S. 266 f. Dagegen wurde im Anfang des 16. Jahrh. das kölnische Gewicht in ganz Friesland eingeführt, Block, Geschiedenis v. h. nederl. volk 2 S. 364. In Emden war das kölnische Gewicht das Normalgewicht der Krämer und Goldschmiede, Friedländer, Ostfries. UB. 2 S. 337 u. n. 1652. Die Kaufleute der süderseeischen Städte erhielten 1326 von Waldemar III von Dänemark das Recht, sich beim Verkauf in ihren Buden und Fitten in Skanör auf Schonen der kölnischen Zungenwaage (statera Col.) zu bedienen, Höhlbaum, HUB. 2 n. 449 § 2, 450—52, Schäfer, D. Buch d. lüb. Vogts a. Schonen S. LXXIX. Sehr beachtenswerth ist, dass in Polozk das kölnische Pfund bis 1399 das Handelsgewicht war. Nachdem in den vorhergehenden Jahren dort die Schnellwaage (punder) zerbrochen und die Polozker eine von Riga heraufgesandte neue Waage im Okt. 1398 abgelehnt hatten, berichten rigische Gesandte am 31. Jan. 1399 an Riga: „*dat die borghere tho Ploskau untfangen hebben den nyen punder, unde dat Coelsche punt is aff*"; Kunze, HUB. 5 n. 294, 345, 349, 364. — Hohlmaasse: Einführung der mensura Col. und des Kölner sextarius vini in Brühl durch Erzbisch. Siegfried i. J. 1285, Gengler, Cod. jur. munic. S. 413 Das Xantener Ohm ist das Kölner (15. Jahrh.), Lacomblet, Arch. für d. Niederrhein 1

Kaufmannschaften hafteten die vom Auslande verliehenen Privilegien, die immer mehr als Gemeinbesitz der Gesammtheit der niederdeutschen Kaufleute und ihrer Städte angesehen wurden.

Bei alledem lässt sich die Frage nicht unterdrücken, warum gerade den Niederdeutschen der Zusammenschluss zu einer so umfassenden Einheit gelang. Denn bei den oberdeutschen Städten und in Italien haben weder die Gründung und Unterhaltung auswärtiger Niederlassungen noch Städtebündnisse oder gemeinsame Handelspolitik zur Bildung einer Hanse oder einer ähnlichen Organisation geführt. Besass allein Niederdeutschland die Bedingungen einer solchen Entwicklung?

S. 208. Das kölnische Fuder (plaustrum) und Ohm (ama) erscheint als Normalmaass für Rheinwein im Weingrosshandel im 14. u. 15. Jahrh. an den Rheinzollstätten Andernach, Bonn, Lobith, Nimwegen, Tiel, Zaltbommel, vgl. Andernacher Zollrolle v. 1484, Bonner Zollrolle vom Ende saec. 15, Urk. Herz. Wilhelms von Geldern v. 1390 Sept. 28, Staatsarch. Düsseldorf A III Churcöln. Rheinzölle Spec. n. 43 u. 44, B 23 Konzept i. geldrisch. Chartular fol. 113, De Geer tot Oudegein, Archieven d. ridderl. duitsche Orde, Balie v. Utrecht 1 n. 121. Kölner Fuder und Ohm in Duisburg und Wesel, s. Duisburger Stadtrechn. v. 1470/71 (Stadtarch. Duisb.) und Weseler lib. plebisc. fol. 139 f. (Staatsarch. Düss.) In Emmerich ist das Kölner Ohm das Normalmaass für Wein, die Visierruthe des Emmericher Weinroders muss der Kölnischen gleich sein, s. die oben gen. Aufzeichnung über Maasse u. Gewichte fol. 27, Diederich, Annalen d. St. Emmerich S. 141. In Middelburg begegnet gelegentlich das kölnische Ohm in der Stadtrechnung, z. B. 1409 10, häufiger das Dordrechter, Stadtarch. Middelb. In Lüttich wird das Kölner Ohm erwähnt im Bericht der Ann. S. Jac. Leod. über den niedrigen Weinpreis i. J. 1335, MG. SS. XVI S. 644, angeführt von Lamprecht, Deutsches Wirthschaftsleben 2 S. 491 (die beiden anderen von L. angezogenen Stellen, a. a. O. 3 S. 36 u. 48, für Briedel u. Pommern a. d. Mosel sind weniger beweiskräftig für die Verbreitung der köln. Maasse). Kölner Ohm für Rheinwein in Dinant in den Acciseverpachtungsordnungen von 1460 u. 1474, Bormans, Cartulaire de Dinant 2 n. 89, 3 n. 193. Ebenso ist in Gent das Kölner Ohm das Maass für Rheinwein und französischen Wein im 14. Jahrh., Höhlbaum, HUB. 3 S. 486 (z. J. 1355), de Pauw u. Vuylsteke, De rekeningen d. st. Gent 1 S. 153 (1338), 2 S. 19 (1340), 20, 190 f. (1342) u. s. w., auch Diericx, Mém. sur la ville de Gand II 1, S. 127 Anm. Nach der Acciseordnung Hoorns von 1471 ist dort das Kölner Ohm Normalmaass für Rhein- und jede Art von französischem

Politisch-geograpische Erwägungen weisen den Weg zur Beantwortung dieser Frage. Schon oben wurde darauf hingewiesen, dass das deutsche Reich infolge der Eroberung und Kolonisation des Ostens im Norden seinen bisherigen Umfang um einen beträchtlichen Theil der östlichen Tiefebene, vor allem um die Landschaften an der Südküste der Ostsee, vergrösserte. Erst hierdurch gewann es eine Gestalt, die durch den Gegensatz eines von Gebirgen und Hochplateaus erfüllten Hochlandes im Süden und eines im grossen und ganzen gleichförmigen Flachlandes im Norden charakterisirt ist. Der nur von Rhein und Elbe durchbrochene mitteldeutsche Gebirgskamm trennte beide Hälften, deren Verschiedenheiten in Mundart,

und Südwein, Velius, Chron. van Hoorn S. 51. Wein nach kölnischer Visierung in Kampen im 14. Jahrh. üblich, Nanninga Uitterdijk, Reg. v. chart. en besch. v. Kampen 5 S. 11 (1323) u. 20 (1326), Overijsselsche Stadt,—Dijk—en Markeregten I 1 S. 46, 196. — Der Kölner Scheffel schon im Bericht der Annalen von Klosterrath bei Achen über eine Theurung i. J. 1146, MG. SS. XVI S. 719. In Wesel waren bereits vor 1316 alle Maasse den Kölnischen gleich ausser denen für flüssige oder trinkbare Gegenstände; seit 1316 wurden auch diese den Kölnischen gleichgemacht mit Ausnahme des Ohms und der für den Gewandschnitt gebrauchten Elle; in Zweifelsfällen sollte eine Prüfung und Verbesserung nach kölnischen Maassen stattfinden, Liesegang a. a. O., Reinhold, Verfassungsgesch. Wesels i. MA. (Gierke's Untersuchungen, Heft 23) S. 103. Der Kölner Malter 1280 in mehreren westfälischen Ortschaften, Seibertz, Quellen d. westfäl. Gesch. 2 S. 412; in Gerresheim, Lacomblet, Archiv 6 S. 134. Der Xantener Malter wurde nach Kölner Maas berechnet, Lacomblet, Archiv 1 S. 208. — Das Waidmaass wird in Nimwegen nach dem Kölnischen festgestellt, Stadrechten v. Nymegen 1 S. 71 § 366, 2 S. 237 Anm. 1. — Das Kölner Salzmaass erscheint 1489 in Koblenz als Normalmaas, Bär, Urk. u. Akt. z. Verf. u. Verw. d. St. Koblenz S. 194. Ferner in der Rolle des Zonser Rheinzolls von 1484 (*„100 sals sali geven zo vurzoll ½ Colsschen hoet sals"*), Staatsarch. Düsseldorf a. a. O. n. 45, und in Emmerich in der erwähnten Aufzeichnung: *„Item dat saltschepell helt 28 Coelsche quart"* u. s. w. — Die Kölner Elle findet man in Emmerich a. a. O.: *„Item der groeter ellen 6 maicken 7 Coelsche ellen"*. In Geldern wird sie 1496 genannt, Nijhoff, Gedenkwaardigheden uit d. gesch. v. Gelderland VI 1 n 161. In Bremen ist nach einer Aufzeichnung von 1478 die Elle der Kölnischen gleich: *„Item alze de Colnessche elen ys, so schal syn de Bremere elen"*, Stadtbuch fol. 262 im Staatsarch. Bremen.

Recht und staatlicher Entwicklung vornehmlich seit dem 13. Jahrhundert schärfer an's Licht traten. Diese Verschiedenartigkeit der politischen Entwicklung Ober- und Niederdeutschlands zeigt sich z. B. in der bemerkenswerthen Thatsache, dass in Oberdeutschland nur die Reichsstädte an dem grösseren Handelsverkehr betheiligt waren, während in Niederdeutschland die den grossen Verkehr beherrschende Hanse sich ganz überwiegend aus Landstädten zusammensetzte. Mit ihrer Ausbreitung nach Osten gelangten aber die Niederdeutschen auch erst in den Besitz eines grossen einheitlichen Stromsystems. Elbe und Oder flossen jetzt durch deutsches Gebiet. Dazu hielten die Deutschen noch die Mündungen und den Unterlauf der Weichsel, des Pregel, des Niemen und der Düna besetzt. Wie vortheilhaft diese Veränderungen auf die Entwicklung einer lebhaften Handelsthätigkeit einwirken mussten, liegt auf der Hand. Die Beobachtung ist keineswegs neu, dass die deutschen Flüsse für das Verkehrsleben ihres Landes eine viel grössere Bedeutung haben, als die der anderen Länder Europas für die ihrigen, selbst Frankreich und Russland nicht ausgenommen. Daraus erklärt sich weiterhin zum guten Theil die bekannte Erscheinung, dass mit der fortschreitenden Ausbildung des Verkehrslebens in Niederdeutschland die an den Flüssen liegenden Städte immer mehr in den Vordergrund getreten sind und über das Mittelalter hinaus einen Vorrang im Verkehrsleben behauptet haben.

Die Gründe für das Emporkommen oder Zurückbleiben der einzelnen Städte waren nicht überall dieselben. Die Städte, deren Lage dem Verkehr günstig war, sind eben durch diesen leichter emporgekommen. Sie sind bedeutend geblieben, wenn auch bei wesentlicher Veränderung der allgemeinen Verkehrsverhältnisse ihre Lage für den Verkehr günstig blieb. Wer, im Westen beginnend, die Reihe der bedeutenderen niederdeutschen Städte überblickt, dem fallen zunächst die Vorteile in's Auge, welche das ziemlich nahe am Fusse des Mittelgebirges liegende Köln für den Rheinübergang des bereits

vor dem zwölften Jahrhundert vom Lütticher Lande her und in der Mitte dieses Jahrhunderts zwischen Flandern und dem Rhein durch Brabant regelmässig flutenden Waarenverkehrs und für die durch einen natürlichen Einschnitt hier unterbrochene Schifffahrt auf dem Rhein darbot[1]). Aehnliche, in vielen Fällen erst im späteren Mittelalter mehr zur Geltung gelangte Vorzüge, die Rheinschifffahrt und der Verkehrszug zwischen Westfalen und den Mündungsländern von Rhein, Maas und Schelde, haben die zahlreichen kleineren Rheinstädte vor und nach der Spaltung des Stromes in ihrer Entwicklung gefördert. Ueber Dortmund und Soest, beide in der fruchtbaren Niederung zwischen Ruhr und Lippe am Hellweg gelegen, dem belebtesten westöstlichen Verkehrswege in Niederdeutschland vom 11. bis in's 14. Jahrhundert, führten die alten Handelsstrassen vom Mittelrhein und den Maasländern längs dem Haarstrang zum Harz und weiter nach Nordosten. Obgleich beide Städte ihren Handel weithin in den Niederlanden und England wie in den Ostseegebieten ausbreiteten, hat doch, ihrer geographischen Lage entsprechend, die westliche von ihnen, Dortmund, am frühesten und längsten im Westen Ansehen und kommerzielle Bedeutung erworben und behalten[2]), während die östliche, Soest, im Osten einen vorwiegenden und dauernden Einfluss ausgeübt hat[3]). In den letzten Jahrzehnten des dreizehnten Jahrhunderts führten die

---

[1]) J. G. Kohl, Der Rhein, Bd. 2 S. 151 f., 157 f., 161, 164; Höhlbaum, HUB. 3 n. 601, Pirenne S 197.

[2]) Vgl. Frensdorff, Dortmunder Statuten u. Urtheile (Hans. Geschichtsquellen Bd. 3) S. XV. u XVIII., Höhlbaum a. a. O. S. 387 Anm. 3. Wir erinnern u. a. an den Einfluss Dortmunds in der deutschen Kaufmannschaft in England und an die Dortmunder Kapitalisten in England im 14. Jahrh., s. Kunze, Hans. Geschichtsbl. 1889, S. 133, 147, 149; ferner an die Thatsache, dass Dortmund im brüggischen Kontor während des 14. und 15. Jahrhunderts meistens den einen Aeltermann des westfälisch-preussischen Drittels stellte, s. Stein, D. Genossenschaft d. deutsch. Kaufl. zu Brügge, S. 33.

[3]) Vgl. Ilgen, Zur Orts- u. Wirthschaftsgeschichte Soests i. MA., Hans. Geschichtsbl., 1899, S. 137 f.: Uebertragung des Soester Rechts auf Lübeck, Schleswiger Bruderschaft, „Stube von Soest" in Riga.

Dortmunder[1]) und ebenso gewiss die Münsterer ihre Waaren die Ems abwärts nach Friesland. Soest hat am Schluss des Mittelalters einen freilich über Anfänge nicht hinaus gelangten Versuch unternommen, durch Kanalisirung des Soestbaches und der bei Hamm mündenden Ahse einen Anschluss an die Lippeschifffahrt zu gewinnen[2]). Münster vermittelte den Verkehr zwischen Westfalen sowie den Landschaften an der unteren Weser mit Friesland und den Distrikten des Rheindeltas, in früherer Zeit auch zwischen diesen und den Ostseegebieten. An der Strasse zwischen Münster und Bremen liegt Osnabrück an der Haase, zugleich Brücken- und Randstadt[3]).

Gegen die Nordsee, deren Küste zum grössten Theile künstlich durch Deiche geschützt wird, bildeten die Mündungen der grösseren Flüsse die wichtigsten, ja fast die einzigen Verkehrsthore[4]). An der unteren Ems hinderten die Küstenbeschaffenheit und die politischen Verhältnisse lange Zeit das Aufblühen eines ansehnlicheren Ortes. Nur Bremen und Hamburg, beide auf festem Geestboden angebaut, waren im Stande, die Mündungen der Weser und der Elbe zu beherrschen. Beide lagen an der Stelle des letzten, bequemen Ueberganges über diese Flüsse und leiteten daher schon frühzeitig einen erheblichen Theil des Verkehrs zwischen dem westlichen Tieflande, der jütischen Halbinsel und der Ostsee durch ihre Mauern. Nicht nur den Salinen verdankte Lüneburg seinen Wohlstand; die Vortheile der Verbindung, welche die schiffbare Ilmenau zwischen der Stadt und der Elbe herstellte, hat jene nicht unbenutzt gelassen. Im Jahre 1367 erlangte sie von

[1]) Rübel, Dortmunder Urkundenb. 1 n. 157; Frensdorff a. a. O. S. CXVII.

[2]) Vgl. Ilgen i. d. Einleitung zu den Soester Chroniken, Chron. d. deutschen Städte Bd. 24, S. LXVII f.

[3]) H. Schmidt, Der Einfluss der alten Handelswege in Niedersachsen auf die Städte am Nordrande des Mittelgebirges S.A. a. d. Zeitschr. des hist. Vereins für Niedersachsen 1896) S. 14.

[4]) Zum folgenden vgl. besonders F. G. Hahn, Die Städte der norddeutschen Tiefebene, Lehmanns Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde I Heft 3, eine Schrift, der wir für reiche Belehrung dankbar sind.

Braunschweig-Lüneburg ein Versprechen, dass in dem Lande kein Schifffahrtskanal angelegt werden solle, auf welchem Getreide und andere Waaren von Braunschweig, Hannover oder anderen Städten transportirt werden könnten. Später suchte sie den Wasserstand der Ilmenau durch Zuleitung weiterer Wasserläufe zu erhöhen [1]). Im fünfzehnten Jahrhundert trat dann auch der Wunsch auf nach einer neuen Kanalverbindung durch Mecklenburg mit Wismar auf dem Wege durch Sude, Schale und Schalsee oder nach einem Kanal von der Neetze, einem Nebenflusse der Ilmenau, nach der Elbe [2]). Ferner lief durch das Thal der Ilmenau der während des Mittelalters immer häufiger besuchte Verkehrsweg von der oberrheinischen Tiefebene und Nürnberg nach Hamburg und Lübeck [3]). An derselben vielbefahrenen Handelsstrasse ist Uelzen entstanden, ebenfalls an der zwischen ihm und Lüneburg von Schiffen befahrenen Ilmenau gelegen. Bei Minden, am Schnittpunkt belebter Strassen, hat die Weser die letzten Berge zurückgelassen und beginnt durch breiteres Fahrwasser und ruhigeren Lauf die Schifffahrt zu begünstigen. Stromaufwärts findet man Hameln am Kreuzungs- und Uebergangspunkt der vom Norden nach dem Oberrhein und der von Magdeburg an der Elbe nach dem Niederrhein führenden Strassen [4]). Herford suchte nach der Mitte des 15. Jahrhunderts seine Wasserverbindung mit der Weser durch Vertiefung der Werre zu verbessern [5]).

Unter den bedeutenderen Städten an der Grenze des im Norden des Harzes sich ausdehnenden fruchtbaren Ackerbaugebiets: Magdeburg, Braunschweig und Hannover, ist die letztgenannte Stadt, die nördlichste aller Randstädte der Tiefebene, wichtig sowohl durch ihre Eigenschaft als

[1]) Kunze, HUB. 4 n. 221; 5 n. 51.

[2]) a. a. O. n. 1071; HUB. 8 n. 855. Stuhr, Der Elbe-Ostseekanal zwischen Dömitz und Wismar, Jahrb. des Vereins f. mecklenburg. Geschichte und Alterthumsk., 64. Jahrg. 1899, S. 193 ff.

[3]) Fr. Bruns, Lübecks Handelsstrassen am Ende des Mittelalters, Hans. Geschichtsblätter 1896 S. 62 ff.

[4]) Schmidt, S. 19, 39 f. [5]) HUB. 8 S. 364 Anm. 2 (statt 1).

Brückenstadt für den von Meissen, Thüringen und der Mittelelbe her nach der unteren Elbe und nach dem Westen laufenden Verkehr, der hier die breiter werdende und der Weser zufliessende Leine überschreitet, als auch durch seine Lage an dem durch das Leinethal führenden Wege, der den Oberrhein und den Main mit dem Tieflande in Verbindung setzt. Im letzten Drittel des vierzehnten Jahrhunderts hat Hannover mit Erfolg an der Verbesserung und Eröffnung des Leineflusses für die Schifffahrt in die Aller und weiter auf der Weser nach Bremen gearbeitet [1]). Braunschweig, an der bequemsten Uebergangsstelle über die Oker, benutzte im dreizehnten Jahrhundert sowohl die Elbe über Magdeburg [2]) wie auch die Oker und Aller über Celle [3]) nach Bremen zum seewärts gerichteten Waarentransport. Später hat es mit grosser Beharrlichkeit seine Bemühungen fortgesetzt, um das Bett der Oker zu einem künstlich vervollkommneten Schifffahrtskanal für den Verkehr zwischen Braunschweig, Bremen und der Nordsee umzugestalten. Schon im Jahre 1371 vorübergehend ermächtigt zur Beseitigung der Schifffahrtshindernisse in der Oker und zur Anlegung von Leinpfaden, begann es im vierten Jahrzehnt des nächsten Jahrhunderts die Kanalisirung der Oker und überwand endlich im Jahre 1459 den langjährigen Widerstand Magdeburgs und Lüneburgs gegen den Ausbau dieser zur Weser führenden Wasserstrasse [4]). Magdeburg ist Brückenstadt für die mittlere Elbe, wo der Uebergang über den stattlichen Fluss am vortheilhaftesten zu bewerkstelligen war. An dieser Stelle kreuzte der am nördlichen Rande des Mittel-

[1]) Kunze, HUB. 4 n. 389, 527, 528, 992; Bodemann, Ueber den ältesten Handelsverkehr der Stadt Hannover vornehmlich mit Bremen, Zeitschr. d. hist. Vereins f. Niedersachsen 1872, S. 59 ff.

[2]) Koppmann, Die ältesten Handelswege Hamburgs, Zeitschr. d. Vereins f. hamburg. Geschichte (1875) Bd. 6, S. 411 f.

[3]) Höhlbaum, HUB. 1 n. 218; Hänselmann, Braunschweig i. s. Beziehungen zu den Harz- u. Seegebieten, Hans. Geschichtsbl. 1873, S. 5, 7, 10 f.

[4]) Kunze, HUB. 4 n. 381; Hertel, Urkundenbuch d. Stadt Magdeburg 2 n. 395, 424, 501; von der Ropp, HR. 2 n. 298—300 u. 403, 3 S. 1 u. 79; HUB. 8 n. 803 u. 804.

gebirges vorbeiziehende westöstliche Landverkehr die Elbe und ausserdem war hier noch für die Schifffahrt auf dem Fluss ein Einschnitt gegeben. Goslars Bedeutung hing dagegen vorzugsweise ab von den Erträgnissen seines Bergbaues, die gerade während der Blüthezeit des hansischen Handels am geringsten gewesen sind. Ueber Quedlinburg, Halberstadt, Goslar und Hildesheim zog längs dem steilen Nordrande des Harzes ein Theil jenes bedeutenden Verkehrs, der von Oberdeutschland, Thüringen, Sachsen und Meissen weiter über Hannover oder Hameln oder Minden dem Norden und Westen zustrebte [1]). Das am tiefsten in die Berge vorgeschobene Glied der sächsischen Städtegruppe ist Göttingen. Es empfing als erste Stadt den Verkehr auf den von Frankfurt durch die Wetterau über Kassel und durch das Kinzigthal über Fulda führenden Strassen.

Von den grösseren Städten der Altmark war Salzwedel ansehnlich als Vereinigungspunkt der die Spree bei Berlin und die Elbe bei Magdeburg überschreitenden, dann weiter über Lüneburg [2]) zur Küste laufenden Strassenzüge. Stendal lag an der erstgenannten dieser belebten Strassen in einiger Entfernung von der Elbe, an welchem Fluss zwischen Hamburg und Magdeburg keine Stelle dem Emporkommen einer Stadt zu besonderer Bedeutung förderlich gewesen wäre. In der Mark ist wieder die Doppelstadt Berlin-Köln dadurch wichtig, dass der Durchgangsverkehr zwischen Elbe und Oder hier die vortheilhafteste Uebergangsstelle über die Spree-Havellinie fand. Weniger günstig war Brandenburgs Lage an der Havel. Von ähnlicher Bedeutung wie Magdeburg für die Elbe war Frankfurt für die Oder, weil der Verkehrszug zwischen den Weichselländern und dem Westen bei Frankfurt am sichersten den Uebergang über den Strom bewerkstelligen konnte. Allerdings fand die Schifffahrt bei Frankfurt kein natürliches Hinderniss. Jedoch gestatteten gerade seit den Zeiten einer reicheren Entfaltung des Binnen- und See-

[1]) Schmidt S. 40, 49; Bodemann S. 49 f.; Bruns S. 75 ff.
[2]) Bruns S. 78.

verkehrs künstliche Hindernisse die Schifffahrt auf der Oder in grösserem Umfang nur noch auf einer kurzen Strecke stromaufwärts [1]). Weiter hinauf liegt auch Breslau an einer Stelle der Oder, wo die beste Passage über den Fluss stattfand und zugleich wichtige Handelsstrassen sich kreuzten.

An der Ostsee mit ihren weiten Einbuchtungen verlieh gleichfalls die Beherrschung der Flussmündungen und der Besitz der besseren Häfen eine grössere Geltung im Verkehrsleben. Seiner günstigen Lage an der Düna, wenige Meilen entfernt von ihrer Mündung, verdankte Riga seine Wichtigkeit für den Handel mit Polozk und dem litauisch-russischen Hinterlande. Pernau, an dem Flüsschen gleichen Namens, nächst Riga und Reval der besuchteste Hafen Livlands, stand durch die Fellin und den Wirzjärw-See in Verbindung mit Dorpat, von wo man auf dem Embach und über den Peipussee nach Pskow gelangte. Revals Emporkommen wurde besonders gefördert durch die Vortrefflichkeit seines Hafens. In Preussen fand man an dem grössten Flusse, der Weichsel, die hervorragendsten Handelsstädte. Den Werth der preussischen Wasserstrassen für den Handelsverkehr haben die grossen Strombauten des deutschen Ordens ausserordentlich gesteigert. Königsberg, auch Uebergangsstelle über den Pregel, hatte eine bessere Wasserverbinduug mit der See als Elbing. An der Grenze des Ordensstaates auf dem hohen Weichselufer gelegen, bildete Thorn zugleich eine natürliche Station auf dem Landhandelswege von Berlin über Frankfurt zur Weichsel und darüber hinaus. Die auf die Dauer günstigste Stellung hatte Danzig inne, am Ausflusse des grossen Stromes und an der vielbegangenen Küstenstrasse, die von Lübeck her durch die deutschen Küstengebiete führte [2]). Der Flussverkehr von Kowno am Niemen und weiter von Wilna wurde durch die Gilge und das kurische Haff auf der künstlich vertieften Deime in den Pregel und von dort ins frische Haff gelenkt [3]).

[1]) S. weiter unten. [2]) Bruns, S. 82—88. [3]) Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte, S. 161 f.

Weil in Hinterpommern grössere Flüsse und gute Häfen fehlten, haben sich die Städte dort nicht zu bedeutenden Handelsplätzen aufschwingen können. Die ansehnlichste unter ihnen, Kolberg an der Mündung der Persante, hat auch den verhältnissmässig besten Hafen. Durch die schiffbare Ihna stand Stargard mit der Odermündung in Verbindung. Stettin an der Oder selbst hat frühzeitig seine Vortheile als Mündungsstadt wahrgenommen und strebte seit dem fünfzehnten Jahrhundert kräftiger empor. Es konnte den die Oder herabkommenden Verkehr aufnehmen, aber für eine Seestadt war seine Verbindung mit der See umständlich und die Tiefe der Haffmündungen vergleichsweise gering[1]). Dagegen sind Demmin und Anklam, beide an der Peene, dieses an der letzten guten Uebergangsstelle, aber zu weit entfernt von der Mündung, im Verkehrsleben ziemlich bedeutungslos geblieben. Von den beiden wichtigeren vorpommerschen Seehäfen bot Greifswald nur geringe Vortheile für grösseren Seeverkehr; Stralsund hingegen, an der Meerenge zwischen dem Festlande und Rügen, war begünstigt durch die Verbindung mit Rügen und durch seine feste Lage. Den nächsten

[1]) Nach neueren Berechnungen betrug bei Lübeck die Tiefe der Trave im Seewege nie mehr als 2½ –3 Meter, rund 10 Fuss, s. Siewert, Gesch. u. Urk. d. Rigafahrer i. Lübeck (Hans. Geschichtsqu. NF. Bd. 1) S. 203 Anm. 1. Danzig schloss im J. 1425 einen Vertrag mit einem Unternehmer, der das Fahrwasser der Motlau, das Koggentief, beim Ordensschloss auf eine Tiefe von 5 Ellen, d. h. gleichfalls 10 Fuss, bringen sollte, Hirsch, S. 214 Anm. 857. In Rostock machte sich ein Unternehmer schon i. J. 1288 anheischig, den Warnemünder Hafen 6 Ellen d. h. 12 Fuss tief herzustellen und 5 Jahre lang in diesem Stande zu halten. Auch aus d. J. 1485 liegt ein Kontrakt Rostocks mit einem Unternehmer vor, der sich verpflichtete, Tief und Hafen Rostocks auf eine Wassertiefe von 6 Ellen zu bringen, Koppmann, Beiträge z. Gesch. d. Stadt Rostock Bd. 3, Heft 1, S. XV f. u. S. 67 f. Die Peene, die Hauptverbindungsstrasse zwischen Stettin, dem Haff und der Ostsee, die allein für den Fernverkehr von und nach Stettin benutzt wurde, hatte nur 7 Fuss Tiefe, von den beiden anderen Haffmündungen die durch Sandbänke für tiefer gehende Schiffe gesperrte Swine ebensowenig, und die schon im 12. Jahrhundert für schwere Fahrzeuge unbefahrbare Dievenow noch weniger, Th. Schmidt, Beiträge z. Gesch. d. Stettiner Handels, Balt. Studien 1866 S. 171 f.,

guten Hafen im Westen bildete die Mündung der Warnow, deren letzten Uebergang Rostock beherrschte, und weiter traf man Wismar im innersten Winkel der nächsten grösseren Bucht. Ueber diese ansehnlicheren mecklenburgischen und pommerschen Städte lief der bereits erwähnte wichtige Küstenweg von Lübeck nach Danzig. Am meisten historisch bedingt ist Lübecks Bedeutung für den Grossverkehr. Lübeck lag weder an einem grösseren Flusse noch erfreute es sich eines ausgezeichneten Hafens. Indessen bewirkte seine Lage in der Südwestecke der Ostsee, dass fast der ganze Verkehr von Ober- und Westdeutschland nach dem Norden und Osten durch seine Thore zog. Ferner blieb dem über die Ost- und Nordsee streichenden Waarenzuge bis über die Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts nur die Wahl, den Oeresund zu Wasser oder die Landstrecke zwischen Lübeck und Hamburg zu passiren. Lübeck war damals der wichtigste Kreuzungspunkt der Haupthandelsstrassen Nordeuropas. Dennoch suchte es den Mangel der Herrschaft über einen grösseren Fluss einigermassen dadurch auszugleichen, dass es am Ende des vierzehnten Jahrhunderts vermittelst des Kanals zwischen der Delvenau und dem Möllner See, wo bereits

---

Blümcke, Stettins hansische Stellung u. Häringshandel in Schonen. Balt. Studien 1887 S. 169. Ueber die Bemühungen Lübecks u. a. Städte zur Vertiefung ihrer Häfen s. Siewert, S. 199 ff., Koppmann, S. XIII ff. Zur Ergänzung der Mittheilungen Hirschs a. a. O. S. 213 f. über Danzig ist hinzuweisen auf ein in der Bornbachschen Recesssammlung des Danziger Stadtarchivs Bd. 4 S. 724—725 in einer Abschrift des 16. Jahrh. erhaltenes, aus Hamburg an Danzig gerichtetes Schreiben des Danziger Bürgermeisters Reinhold Niederhoff. Vom 20 Juni 1457 datirt, gehört es gleichwohl vermutlich in das Jahr 1447. Niederhoff berichtet darin, dass er den schriftlichen Auftrag Danzigs: *„dat ick mit schipper Hanen spreken solde als von unserm deepe to beteren"* ausgeführt und in Hamburg mit dem Schiffer verhandelt habe. Der Schiffer erbot sich, nach Danzig zu kommen, *„ume to beseen, off he em* [dem Tief] *helpen kan oder nicht"*; falls er dann glaube, dass er *„dem deipe helpen kan"*, könne Danzig mit ihm endgültige Vereinbarungen treffen. *„Also"*, schliesst Niederhoff seinen Bericht hierüber, *„so kompt he to juw; beseitt sine kunst. Hir sind somige lude, de dar kranken geloven von den dingen darto hebben. Doch wer wet, wat em Got vorlenet hefft etc."*

eine natürliche Senkung den Durchstich zu fordern schien, eine unmittelbare Wasserverbindung mit der Elbe herstellte [1]).

Der kurzen Uebersicht, die wir hier gegeben haben, kann man entnehmen, dass die meisten Städte, die im niederdeutschen Verkehrsleben des hansischen Zeitalters eine grössere Bedeutung erreichten und bewahrten, an den wichtigsten Landstrassen, hauptsächlich aber an den grösseren Flüssen und an deren vortheilhaftesten Uebergangsstellen sowie an den vorzüglichsten Häfen gelegen waren. Indem einzelne von ihnen wie Braunschweig, Hannover, Lüneburg, Lübeck, Soest u. a. im späteren Mittelalter ihre Verbindung mit den grösseren Flüssen zu verbessern oder eine solche erst herzustellen strebten, hofften sie, eine dauernd günstigere Stellung im Verkehr zu gewinnen. Dortmund und Soest, noch im dreizehnten Jahrhundert Haupthandelsplätze Deutschlands, sind in der Folge von vielen Fluss- und Seestädten erreicht und überholt worden [2]). Selbst der spätere Rückgang Lübecks erklärt sich zum nicht geringen Theil aus seiner unvortheilhaft gewordenen Lage an einem unbedeutenden Flüsschen. Die für den allgemeinen Verkehr wichtigsten Positionen im Tieflande befanden sich ohne Zweifel im Besitz der Städte, welche in der Hanse vereinigt waren. Und die Bedeutung der einzelnen Städte für die Hanse entsprach

[1]) Die grundlegende Arbeit ist: H. L. Behrens, Topographie des Stecknitz-Kanals (Hamburg 1818). Eine lehrreiche Uebersicht über die ältere Geschichte des Stecknitzkanals bietet die Festschrift: Der Elbe-Trave-Kanal. Zur Eröffnungsfeier am 16. Juni 1900. S. 4 ff. — Ueber den Versuch zur Herstellung eines Kanals zwischen Lübeck und Hamburg durch Verbindung der Beeste und Alster im 15. Jahrhundert s. Junghans, Z. Gesch. d. Canalverbindungen zwischen Ostsee u. Nordsee im 14., 15., 16. Jahrh., Jahrb. f. d. Landeskunde d. Hzg.-thümer Schleswig, Holstein u. Lauenburg Bd. 7 S. 336 f.; Koppmann, Kämmereirechn. d. St. Hamburg Bd. 3 S. LXXXV; Gaedechens, Hist. Topographie d. Freien- u. Hansestadt Hamburg S. 92.

[2]) Vgl. Chron. d. D. Städte Bd. 24 (Soest u. Duisburg) S. LXVIII Anm. 3, wo es i. J. 1572 von Soest heisst: „diese Stadt sei eine Feldstadt, von allen Flüssen abgelegen, darin gehe keine Kaufmannschaft vor".

der Gunst ihrer Lage im niederdeutschen Verkehrsleben jener Zeit.

Ohne eine sorgfältige Würdigung der Wichtigkeit des niederdeutschen Stromverkehrs bliebe die Entwicklung der niederdeutschen Städte zur Hanse und die Geschichte der Hanse an manchen Stellen räthselhaft. Der Verkehr auf den kleinen und grossen Flüssen ist im Laufe des Mittelalters unaufhörlich gewachsen. Schon die grössere Wassermenge, die sich auch in kleineren Flussläufen ergoss, erleichterte damals den Verkehr auf ihnen. Das langsamere Abfliessen der Niederschläge auf den noch nicht intensiv kultivirten Bodenstrecken hob vielfach den mittleren Wasserstand der Flüsse. Zu einer stärkeren Benutzung der Wasserwege gab hauptsächlich der Aufschwung des Handels Veranlassung. Die Auswanderung nach dem Osten, die Besitznahme ausgedehnter Landschaften und die Gründung neuer Städte wirkte höchst belebend auf den Verkehr im Innern wie auf den mit dem Auslande. Für jenen wurde ein grösserer Raum, für diesen eine breitere und günstigere Basis gewonnen. Dazu vermehrten die bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts fortdauernde Zunahme der Bevölkerung [1]) und die mit der Erleichterung des Waarenaustausches eintretende Steigerung mancher Bedürfnisse der Lebenshaltung beständig den Bedarf an Massengütern. Aus ähnlichen Gründen wuchs dieser Bedarf in einem grossen Theil des Auslandes, welches auf den Güteraustausch mit Deutschland angewiesen war.

Die im Innern Deutschlands hervorgebrachten Massenartikel: Getreide, Holz, Metalle, Bau- und Mühlsteine, auch Wein, Bier, Salz u. a. waren, besonders seit der Steigerung der Handelsthätigkeit und des Wettbewerbes auf diesem Gebiete auch im Innern Deutschlands, nach bekannten Gesetzen für den Transport in weitere Ferne je länger desto mehr auf die Benutzung der Wasserwege angewiesen. Sie gelangten dann flussabwärts in die deutschen Städte, von und aus welchen sie weiter dem Auslande übermittelt

[1]) Vgl. Inama-Sternegg, Deutsche Wirthschaftsgeschichte III, 1 S. 22

wurden. Ebenso auf den Flüssen des Ostens, die in ihrem Unterlauf durch deutsches Gebiet strömten. Aus Polen, Litauen und den russischen Reichen kamen die Massengüter: Getreide, Holz, Salz, Pottasche, Theer, Pech, Metalle, dann hier auch Wachs, Pelzwerk u. a. Waaren, hauptsächlich auf Weichsel, Niemen und Düna oder dem Laufe dieser Ströme folgend hinab. Auch diese Waaren, obgleich aus nichtdeutschen Ländern stammend, wurden an der Küste oder schon beim Uebergang auf deutsches Gebiet, wie in Thorn, im wesentlichen von deutschen Städten aufgenommen. Wenn nun auch durch die Neigung einiger Flüsse zur Versandung und Inselbildung oder durch die Langsamkeit ihres Laufes der Schifffahrt manche Schwierigkeiten erwuchsen oder eine ungünstige Stelle des Strombettes den Schiffsverkehr gelegentlich unterbrach, so hat doch die Beschaffenheit dieser deutschen oder in deutschem Gebiet das Meer erreichenden Tieflandsströme im allgemeinen die Schifffahrt auf ihnen begünstigt. Neben den Wasserstrassen behielten die Landstrassen wegen ihres oft verwahrlosten Zustandes und der Kostspieligkeit des Wagentransports beim Fernverkehr der Massengüter vielfach nurmehr für engere Bezirke ihre Bedeutung und vermittelten den Austausch einzelner Massenartikel in weitere Ferne nur in relativ geringem Umfang.

Der Lauf der Hauptflüsse in der niederdeutschen Tiefebene und ihrer östlichen Erweiterung gab nun diesem Waarenverkehr eine gemeinsame und gleichförmige Richtung auf die deutschen Küsten der Nord- und Ostsee. Denn die Tieflandsströme vom Rhein bis zur Düna bewegen ihre Fluten vorwiegend in parallelem Lauf von Südosten nach Nordwesten. Schon diese Gleichartigkeit der durch die Flussläufe bestimmten Verkehrsrichtung bildete für den Gesammtverkehr ein natürliches Einigungselement. Einheitfördernd wirkte unter diesen Umständen auch die Organisation dieses Verkehrs. Sie war im allgemeinen gerichtet auf Konzentration des Verkehrs an einzelnen Mittelpunkten und auf Monopolisirung seiner Vortheile zu Gunsten der Einheimischen. Diese Tendenzen traten besonders hervor im Stapelwesen und im Gästerecht.

Beide Erscheinungen stehen im engsten Zusammenhang; vielfach bedingt die Gestaltung der einen die Ausbildung und den Werth der anderen. Bei weitem nicht immer entspricht der Tendenz der Entwicklung auch das Ergebnis der letzteren. Was als erstrebenswerth galt, ist oft gar nicht oder unvollkommen errungen worden. Häufig erkennt man die letzten Wünsche der Betheiligten schon früh, bis zu deren Erfüllung, wenn diese überhaupt erreicht wurde, dann oft noch ein weiter Weg war.

Es ist nicht unsere Absicht, die Geschichte des Stapelwesens [1]) und des Gästerechts [2]) hier in einem Ueberblick zu behandeln. Wir heben hier nur diejenigen Städte hervor, deren Lage und Bedeutung ihnen im Zusammenhang unserer Erörterungen einen Anspruch auf eingehendere Berücksichtigung geben.

Alle bedeutenden Stapel beruhen auf wichtigen natürlichen Vorzügen, welche die Oertlichkeit bietet und deren Werth dann der Verkehr ausnutzt, ja bisweilen unverhältnissmässig steigert. Die vielen kleineren Städte, die sich eines Stapels in irgend welcher Form erfreuten, wie die kleineren Niederlagsorte in der Mark Brandenburg [3]), haben nie eine Bedeutung erlangt, sondern vielfach nur dazu gedient, die grösseren und natürlichen Stapel zu hemmen und zu schädigen. Die grösseren Stapelorte liegen naturgemäss an den grossen Flüssen, und zwar an den von der Natur begünstigten Orten. Die hervorragenden Stapelplätze der niederdeutschen Tiefebene findet man meist an den Punkten, wo wichtige Landstrassen den Fluss an der Stelle schnitten, an welcher zugleich die

[1]) Vgl. die allgemeinen Ausführungen Schmollers in der Abhandlung über die Handelssperre zwischen Brandenburg und Pommern im J. 1562, Zeitschr. f. preussische Geschichte u. Landeskunde 1882, S. 207 ff., in den Umrissen und Untersuchungen zur Verfassungs-, Verwaltungs- u. Wirthschaftsgeschichte S. 74 ff.

[2]) Ich betone, dass das Gästerecht hier nur im Zusammenhang mit dem Stapelrecht an den für die hansische Geschichte wichtigsten Stapelorten behandelt werden soll.

[3]) S. Krüner, Berlin als Mitglied der deutschen Hanse S. 7; Priebatsch, Der märkische Handel am Ausgange des MA. (Schriften d. Vereins f. d. Geschichte Berlins, Heft XXXVI) S. 3 f.

Wasserstrasse des Stromes einen Einschnitt zeigte oder für die Schifffahrt einen Wechsel der Transportmittel empfahl. Die Landstrassen suchten mit dem trockensten Fahrboden und der geradesten Richtung die sichersten und bequemsten Stromübergänge. Die Schifffahrt richtete sich nach der Beschaffenheit des Strombettes, welches an der einen Stelle den von oben oder unten kommenden Schiffen ein natürliches Hemmniss für die Weiterfahrt entgegenstellte, an einer anderen wegen der Veränderung der Stromschnelligkeit oder des Fahrwassers eine Umladung in anders gebaute Fahrzeuge vortheilhaft oder nothwendig erscheinen liess. Man muss sowohl die See- wie die Binnenstädte ins Auge fassen. Im Binnenlande zeigen von den bedeutendsten Stapelplätzen Köln [1]), Magdeburg [2]), Frankfurt a. O., Breslau und Thorn die beiden erstgenannten diesen natürlichen Einschnitt für die Schifffahrt. Zwischen Frankfurt und Breslau war die Oder infolge von künstlicher Einengung des Stromes durch Wehre und Mühlen auf der grösseren Strecke schon im 14. Jahrhundert höchstens für kleine Schiffe befahrbar, bis zur See hin wohl nur von Frankfurt abwärts. Thorn endlich hat, obwohl im Besitz eines vorzüglichen Flussüberganges und durch gesetzlichen Stapelzwang gefördert, nicht zum wenigsten wegen des Mangels an einem ausreichenden Grunde für die Unterbrechung der Schifffahrt seine frühere Bedeutung schon im Mittelalter nicht mehr behaupten können. Einfacher scheinen die Dinge bei den Seestädten zu liegen, wo heute der Strom für Seeschiffe befahrbar wird und für die Flussschiffe der Endpunkt ihrer Verwendbarkeit liegt. Aber im Laufe des Mittel-

[1]) Kohl, Der Rhein 1 S. 401, 440, 2 S. 161. Sehr gut wird die Verschiedenheit der Bauart der oberrheinischen und niederrheinischen Flussschiffe veranschaulicht auf dem Prospekt der Stadt Köln nach dem Holzschnitt des Wormsers Anton Woensam vom J. 1531, als Tafel 1 S. 3 in der Festschrift z. Eröffnung der neuen Kölner Hafenanlagen am 14. Mai 1898; die Schiffstypen in vergrössertem Maassstabe auf Tafel 5 S. 31; vgl. die Erläuterungen Hansens daselbst S. 29.

[2]) Schmoller, Die ältere Elbhandelspolitik, Jahrb. f. Gesetzgebung, Verwaltung u. Volkswirthschaft, Bd. 8 S. 1022.

alters hat sich für die grösseren Flüsse die Grenze ihrer Befahrung und Befahrbarkeit durch Seeschiffe verschoben. Ein bekanntes Beispiel bietet die Geschichte der Rheinschifffahrt. Für die anderen grossen Ströme sind die Nachrichten dürftig. Es scheint, dass Thorn noch nach der Mitte des 15. Jahrhunderts gelegentlich von Seeschiffen besucht worden ist [1]). Auch über Stettin hinaus die Oder aufwärts war die Fahrt für Seeschiffe an sich wohl nicht unmöglich [2]). In welchem Umfang und auf welche Entfernung eine Bergfahrt von Seeschiffen über Bremen, Hamburg, Danzig und Riga [3]) hinaus im früheren hansischen Zeitalter hat stattfinden können und stattgefunden hat, entzieht sich noch unserer Kenntniss. Die mit der Zunahme des Vertriebes von Massengütern wachsende Grösse der Seeschiffe legte in den letzten Jahrhunderten des Mittelalters auch für die grossen Ströme im allgemeinen die Grenze fest zu Gunsten der grösseren Mündungsstädte.

Während die grossen Flussstapelplätze des Binnenlandes den Land- und Flussverkehr der benachbarten Territorien auf sich zogen, konzentrirte sich in den grossen Mündungsstädten der Binnen- und Auslandshandel. Von den Flussstapelplätzen des Inlandes zeigt Köln den Typus einer auf die beiden oben erwähnten natürlichen Vorzüge gegründeten Stapelstadt. Die Anfänge des Kölner Stapels liegen im Dunkeln. Im 11. und 12. Jahrhundert fuhren die Schiffe aus den Niederlanden und von der See her weit über Köln hinaus zu Berg, und die Kaufleute von Lüttich, Huy, Dinant u. a. Orten passirten damals und noch später Köln auf dem Landwege nach Dortmund und Sachsen [4]). Zunächst versuchte Köln, der Rheinschiff-

[1]) S. die von Zernecke, Thorn. Chronika z. J. 1461 mitgetheilte Nachricht bei Oesterreich, Die Handelsbeziehungen der Stadt Thorn zu Polen, Zeitschr. d. westpr. Geschichtsver., Heft 28 S. 4 Anm. 7.

[2]) Sie wurde thatsächlich dadurch verhindert, dass die bei der Bergfahrt zu passirenden Brücken keinen Durchlass für Schiffe mit Mastbäumen hatten, Blümcke S. 197.

[3]) Ueber die Schifffahrt auf der Düna vgl. Hildebrand, Das deutsche Kontor zu Polozk, Baltische Monatsschrift Bd. 22 S. 360 f.

[4]) Vgl. Höhlbaum, HUB. 1 n. 5, 22, 61; 3 n. 601; Lamprecht, Deutsches Wirthschaftsleben i. MA. 2 S. 299.

fahrt bei Köln Halt zu gebieten. Nach der Mitte des 12. Jahrhunderts finden wir es im Streit mit Gent, welches die Freiheit der Schifffahrt über Köln hinaus stromaufwärts für seine Kaufleute in Anspruch nahm. In diesem Zwist erlangte Köln im Jahre 1178 einen ihm günstigen Schiedsspruch seines Erzbischofs [1]). Es sah damals in dem Vor-

[1]) Höhlbaum, HUB. 1 n. 29. Der Sinn des Schiedsspruches Erzbischof Philipps ist m. E. dort wie auch sonst (Quellen z. Gesch. d. Stadt Köln 1 n. 91, Hardung in Sybels Hist. Zeitschrift Bd. 28 S. 313, Hecker, Die territoriale Politik d. Erzbischofs Philipp I. von Köln [Histor. Studien, herausg. v. W. Arndt, C. von Noorden u. s. w. Heft 10] S. 51 f., Pirenne, Geschichte Belgiens 1 S. 288) verkannt worden. Die Genter behaupten, die Schifffahrt über Köln hinaus sei ihnen erlaubt; die Kölner behaupten das Gegentheil. Der Schiedsspruch Philipps geht dahin, dass den Gentern jetzt und in Zukunft die Schifffahrt rheinaufwärts so (ita) offen stehen soll, wie sie ihnen und ihren Vorgängern vor Beginn des Streites offen stand, und dass sie dies für ewig behalten sollen, unter Vorbehalt des Rechtes beider Städte. Der Erzbischof trifft also keine materielle Entscheidung und spricht den Gentern auch kein Recht zu, sondern stellt für die Genter lediglich den status quo ante wieder her, den zu definiren er sich jedoch hütet und dessen Inhalt eben zweifelhaft und bestritten war. Er bemerkt, dass der Anfang des Streites vor seinem Regierungsantritt (1168) liege, sagt aber keineswegs, dass früher die Genter thatsächlich oder kraft Rechtens den Rhein über Köln hinaus befahren hätten. Als Köln den Handelsbetrieb *(„negotiandi causa progressum, ne ulterius quam deberent negotiarentur")* der flandrischen Kaufleute über die erlaubte Grenze d. h. Köln hinaus inhibirte, legte die Abtei S. Bavo in Gent dem Kaiser Friedrich kaiserliche Privilegien vor, kraft deren sie zum freien Handelsbetrieb im Reiche berechtigt war. Der Erzbischof, vom Kaiser zur Entscheidung des Streits aufgefordert, sprach 1169 der Abtei das Recht zu, alljährlich oberhalb Kölns nicht mehr als 60 Fuder Wein zu kaufen und in ihre eigenen Keller zu führen. Er zog damit erstens ihrem freien Handel eine Schranke in Bezug auf die Quantität des einzukaufenden Weins, verbot ihr ferner den Handel mit diesem Wein, ausser etwa von ihren eigenen Kellern aus und erwähnte endlich die Schifffahrt überhaupt nicht; van Lokeren, Hist. de l'abbaye de S. Bavon S. 200. Dagegen hatte der Kaiser später, i. J. 1173, auf die Bitte Graf Philipps von Flandern die flandrischen Kaufleute bei ihrer Schifffahrt auf dem Rhein *(„ascensum et descensum in Reno et in aliis aquis sive terris in imperio nostro constitutis")* in seinen Schutz genommen, HUB. 1 n. 23, MG. LL. 1 ed. Weiland n. 239. Da der Streit zwischen Köln und Gent bereits bestand und der Kaiser die Rheinschifffahrt der flandrischen Kaufleute ohne ausge-

gehen der Genter eine Verletzung des jus civitatis [1]). Nach der Mitte des nächsten Jahrhunderts erhob es gegen Erzbischof Konrad den Vorwurf, dass er den fremden Kaufleuten erlaubt habe, über die seit Alters festgesetzten Grenzen den Strom hinauf und hinab zu fahren [2]). Einen gewissen Höhepunkt erreichte die Entwicklung in dem Privileg desselben Erzbischofs vom Jahre 1259 [3]). Dieses will die „von Alters festgesetzten Grenzen" bestimmen und verordnet über die Freizügigkeit der fremden Kaufleute, dass alle Kaufleute aus Ungarn, Böhmen, Polen, Baiern, Schwaben, Sachsen, Thüringen, Hessen und allen anderen östlichen Gebieten, die mit Waaren an den Rhein kommen, nicht ausser und jenseits Köln weiterziehen, dass

sprochene Einschränkung unter seinen Schutz stellte und deren Verletzung durch Gewalt und Unrecht mit seiner Ungnade bedrohte, konnte daraus eine indirekte Anerkennung des Anspruchs der Genter gefolgert werden. Vermuthlich hat sich Köln gegen eine solche Anwendung und Auslegung des kaiserlichen Privilegs gewehrt. Der Erzbischof übernahm nun den Schiedsspruch im Einverständniss mit dem Kaiser und auf Bitte des Grafen und der Parteien. Seine Entscheidung — scheinbar zu Gunsten Gents, thatsächlich zum Vortheil Kölns — respektirte das kaiserliche Privileg, indem sie den Anspruch der Genter nicht zurückwies und den der Kölner nicht anerkannte, nahm jenem aber jeden rechtlichen Werth für den kolnisch-gentischen Zwist, indem sie den Gentern nur einen Anspruch auf den, nicht einmal in seinem Wesen bezeichneten status v o r 1173 bezw. 1168 und früher zusprach. Mit dieser Entscheidung konnte Köln zufrieden sein, daher der *„unanimis totius Coloniensis civitatis consensus"*. Damit fallen auch die weiteren Folgerungen Heckers in sich zusammen. Objektiv registrirt den Inhalt des Schiedsspruches Wauters, Table chronol. des chart. et dipl. de la Belgique 2 S. 531 f.

[1]) Aus den Bestimmungen Erzbischof Adolfs I. von Köln über die Zölle der Dinanter in Köln von 1203, Höhlbaum, HUB. 1 n. 61 S. 32 (wo es heisst: *„cum navibus vero venientes Coloniam vel de inferioribus vel de superioribus partibus, quicquid vel quantumcumque in navi afferant, decem denarios tantum dabunt, quorum unus eis redditur"*) geht zwar hervor, dass die Dinanter oberhalb Kölns Handel trieben und zu Schiffe den Rhein nach Köln hinabfuhren. Es wird aber nicht gesagt, dass die Schiffe, welche sie von unten zur Bergfahrt oder von oben zur Thalfahrt bis Köln benutzten, über Köln hinauf oder hinab gefahren seien.

[2]) Im Schied von 1258, Keutgen, Urk. z. städtischen Verfassungsgeschichte S. 164 § 8, vgl. S. 171 ad 8. [3]) Höhlbaum, HUB. 1 n. 523.

ebensowenig die Kaufleute aus Flandern, Brabant, den übermaasischen u. a. niedergelegenen Gebieten nach alter und rechtmässiger Gewohnheit über Köln hinaus, über den Rhein und rheinaufwärts über den Vorort Rodenkirchen hinausziehen, und dass endlich keine Kaufleute aus dem Oberlande über den unteren Thurm der Stadt oder den Vorort Rhiel zu Handelszwecken hinabgehen dürfen. Es ist ein denkwürdiger Versuch, mit Hülfe eines Flusses eine Verkehrsgrenze zu ziehen, wie sie sonst nur die Meeresküste darbieten kann. Fortan sollte für alle fremden Kaufleute Köln der Endpunkt ihrer Reise sein, und damit wäre freilich ein Stapelzwang vom weitesten Umfange und von durchgreifender Wirkung eingeführt worden, wenn auch den fremden Kaufleuten das Recht zur Wiederausfuhr ihrer unverkauften Waaren vorbehalten blieb, also ein Zwang zum Verkauf ihrer Waaren nicht bestehen sollte [1]). Aber die Durchführung des beanspruchten Stapelrechts auf dem Wege des Privilegs von 1259 ist keineswegs gelungen [2]). Im 14. und 15. Jahrhundert hat Köln die Durchreise der fremden Kaufleute von Westen nach Osten, von Norden nach Süden und umgekehrt thatsächlich nicht verhindern können. Auch die Schifffahrt von oben oder unten fand, wenngleich sicherlich in

[1]) Vgl. die Urk. Erzbischof Konrads von 1258 März 28, Lacomblet, Urkundenbuch f. d. Gesch. des Niederrheins 2 n. 436.

[2]) Darauf hat zuerst Höhlbaum, HUB. 3 S. 301 Anm. 2, hingewiesen. Maastricht erhielt schon 1259 Befreiung von dem Verbot der Durchreise, das Land Geldern 1360, HUB. 3 n. 475, 610. Die Lübecker gingen am Ende des 13. Jahrhunderts über Köln hinaus, 3 S. 301 Anm. 2. Andernach kann nicht, wie es S. 296 Anm. geschieht, als Beispiel einer Ausnahme namhaft gemacht werden, weil nach den Bestimmungen der Urk. von 1259 die Bewohner der Kölner Erzdiöcese zur Fahrt über Köln und Rhiel hinab berechtigt waren. Verträge Nimwegens mit Mainz, Koblenz und Andernach von 1316, 1317 und 1321, anderer geldrischer und utrechtscher Städte mit Koblenz von 1320 zeugen für den Rheinverkehr der niederrheinischen Städte über Köln aufwärts schon vor 1360, s. Handvesten van Nijmegen S. 210–219. Für das 15. Jahrhundert bedarf es keines Beweises dafür, dass das Privileg von 1259 unbeachtet blieb. Bekanntlich ist es nur einmal, und zwar von Karl IV., Ende 1355 bestätigt, aber wenige Wochen später von ihm schon widerrufen worden, Lacomblet 3 n. 547, 551.

den meisten Fällen, so doch nicht immer ihr Ziel und Ende in Köln [1]). Die Mittel, den Rheinverkehr in Köln zu konzentrieren, waren hauptsächlich der Zwang zur Niederlage gewisser wichtiger Artikel und ein reger Aktivhandel der Kölner, welche den wichtigsten Stapelartikel an seinen Ursprungsorten kauften [2]), daher auch seine Ausfuhr aus Köln nach den weiteren Bestimmungsorten in der Hand behielten und vermittelst dieser Vortheile die fremden Wettbewerber zurückzuhalten vermochten. Der werthvollste Massenartikel des Rheinhandels für die Ausfuhr war von jeher der Wein, daneben Holz. Andere Stapelartikel, die im späteren Mittelalter als solche galten: Salz und Tonnengut, d. h. gesalzene und geräucherte Fische und Fettwaaren [3]), kamen hauptsächlich rheinaufwärts und gingen weiter ins Binnenland.

Besonders dem Weinhandel widmete die städtische Gesetzgebung ihre Fürsorge. Es war den Kölnern nicht nur verboten, mit fremden Kaufleuten den Strom hinauf zu ziehen, ihnen in den Wein erzeugenden Landschaften die Wege und Stege zu zeigen, sie über den Weinhandel zu unterrichten, sie beim Einkauf des Weines zu unterstützen und überhaupt für fremde Kaufleute den Wein dort einzukaufen [4]). Das Gebiet des Weinhandels war auch in Köln das einzige, auf welchem das Gästerecht in strengster Weise in Geltung geblieben oder zur Geltung gelangt ist. Nur beim Weinhandel war und blieb dem Gast der Handel mit dem Gast untersagt [5]). Für die Gäste bestan-

[1]) 1464 bringen niederländische Schiffe Salz nach Koblenz, s. M. Bär, Urkunden u. Akten z. Geschichte der Verwaltung u. Verfassung d. Stadt Koblenz S. 193 n. 18A § 1.

[2]) Vgl. Knipping, Die Kölner Stadtrechnungen des Mittelalters 1 S. XLIII. [3]) Knipping, S. LVI f.

[4]) Stein, Akten z. Geschichte der Verfassung u. Verwaltung Kölns im 14. und 15. Jahrhundert 2 S. 169 § 5, S. 240 § 58, S. 242 § 62, S. 250 § 131.

[5]) Die oben S. 38 Anm. 1 erwähnte Urkunde von 1258 verbietet allerdings ganz allgemein den Handel zwischen den Gästen in Köln. Indessen beschränkt wohl das Stapelprivileg von 1259 die Dauer des Aufenthaltes der Gäste, wie es ihnen auch den Verkauf gewisser Waaren wie Gewürze, Weihrauch, Alaun u. s. w. unter einer bestimm-

den mancherlei Beschränkungen wie in fast allen Städten mit oder ohne Stapel. Ihr Handel war in Köln an die Vermittlung der Unterkäufer oder der Wirthe gebunden; die Gäste oder ihre Vertreter durften ihr in Köln gekauftes Gut dort nicht wieder verkaufen; eingeführte Waaren sollten sie nur im Ganzen, d. h. in bestimmten grösseren Einheiten verkaufen. Doch war ihnen, sicher in späterer Zeit, bei Beobachtung dieser Schranken der Handel unter einander gestattet,

ten Grenze verbietet, es erwähnt aber nicht das Verbot des Handels der Gäste unter einander. Ein Rathsstatut von 1335 untersagt den fremden Liegern aus Nürnberg, Oberitalien u. a. Städten, die Gewichtgut — auch hier handelt es sich um Gewürze — nach Köln bringen, auch war dergleichen Gewichtgut oder sonstiges Gut von anderen fremden Kaufleuten in Köln zu kaufen, Akten 2 n. 4. Dann aber erscheint wieder in der Ordnung vom groben Kraut (von c. 1370—1390), die ebenfalls Gewichtgut — Gewürze, Eisen und Stahl — betrifft, der Handel der Gäste unter einander als erlaubt, Akten 2 n. 51 Art. X. § 5 (S. 57). Die Gesetzgebung ist also in diesem Punkt nicht konsequent geblieben. Die Angabe Lau's, Entwicklung der kommunalen Verfassung und Verwaltung Kölns bis z. J. 1396 S. 289, dass den Nichtbürgern der Handel unter einander streng verboten war, dürfte auch für die ältere Zeit einzuschränken sein. Auch die Ordnung von der Messe von c. 1360—1370, Akten 2 n. 39, enthält nichts, was auf ein ausser der Messe bestehendes Verbot des Handels zwischen Gästen schliessen lässt, denn ein solches Verbot wird weder aufgehoben für die Zeit der Messe noch wird überhaupt der Handel zwischen den Gästen während der Messzeit ausdrücklich gestattet. Wenn am Schlusse der Ordnung, Art. VI, der Weinhandel während der Messe freigegeben wird, scheint damit angedeutet zu sein, dass bezüglich des Handels zwischen Gast und Gast ausser der Messe eben der Weinhandel eine Ausnahme machte. Für die spätere Zeit ist jeder Zweifel ausgeschlossen. So bestimmt, um einige Zeugnisse anzuführen, die Maklerordnung v. 1400—1420, Akten 2 n. 88 § 9, dass Gast mit Gast nur in Gegenwart eines geschworenen Unterkäufers oder des Wirths Kauf oder Verkauf treiben soll; so erlauben die Statuten von 1407 beim Handel mit Salz, welches doch ein Stapelartikel war, den Handel zwischen Oberländern und Niederländern, Akten 2 n. 114 Art. XXXIII § 7 (S. 191). Die Verordnungen und Gutachten über den Handel der fremden Kaufleute in Köln, Akten 2 n. 44 (1372), 66 (c. 1395), 67 (c. 1395), 115 (1409), 155 (c. 1420) enthalten kein Verbot des Handels der Gäste unter einander. Andererseits sind solche Verbote des Handels zwischen Gast und Gast beim Weinhandel völlig unzweideutig, s. die in der nächsten Anm. angezogenen Stellen.

jedoch mit Ausnahme des Weinhandels [1]). In diesem letzteren Punkt bot die Gesetzgebung und die polizeiliche Kontrolle alles auf, um nach Möglichkeit alle Vortheile des Weinhandels den Kölnern vorzubehalten. Den Holzhandel suchte Köln dadurch an den Stapel zu fesseln, dass es den Holzhändlern befahl, nicht zwischen Strassburg und Köln, sondern nur am Kölner Staden Holz zu kaufen [2]). Die Schwierigkeiten, die sich der Stadt bei ihrem Streben nach vollkommener Beherrschung des Rheinhandels entgegenstellten, treten in der Ueberlieferung oft hervor. Ober- und niederrheinische Städte versuchen, sich des kölnischen Zwischenhandels zu entledigen. Im 14. Jahrhundert ist Köln für die Städte in Holland, Seeland und Hennegau der höchstgelegene Markt im Wein- und Salzhandel [3]). Um die Mitte des 15. Jahrhunderts bringen aber die Niederländer das Salz auch in eigenen Schiffen nach Koblenz [4]) und kaufen, wie ausser anderen Zeugnissen eine Utrechter Verordnung vom Jahre 1451 lehrt, den Wein auch oberhalb Kölns [5]). Doch hat Köln sein Uebergewicht im Weinhandel bis über das Mittelalter hinaus behauptet und auch als Unterbrechungs- und Endpunkt der Schifffahrt lange seine Bedeutung bewahrt.

Widerstand gegen den Versuch zur Monopolisirung des wichtigsten Massenartikels des Weserhandels in der Mündungsstadt bemerkt man schon nach der Mitte des 14. Jahrhunderts. Um das Jahr 1360 richtete Lübeck an Bremen die Bitte, dass es den Bürgern der sächsischen Städte erlaube, ihr nach Bremen gebrachtes und in den Lauben der Bremer Bürger aufgeschüttetes Getreide gleich den Bremern zu Schiffe oder sonst, wohin sie wollen, aus Bremen auszuführen. Bremen gewährte die Bitte, indem es den sächsischen Kaufleuten den Verkauf ihres nach Bremen geführten Getreides in Bremen, wohin sie wollten,

[1]) Vgl. Akten 2 n. 54 § 7, 14, 23; n. 89 § 5; besonders auch n. 114 Art. XVIII u. XIX (S. 168 f.), n. 148 §§ 119 (S. 248), 156 f. (S. 253); Knipping 1 S. XLIII; Lau S. 296. [2]) Akten 2 n. 148 Art. III § 11 (S. 255). [3]) Höhlbaum, HUB. 3 n. 296, 323, S. 209 A. 2; Kunze 4 n. 614 u. 736. [4]) S. oben S. 39 Anm. 1. [5]) HUB. 8 S. 65 Anm. 1.

freigab. Es verkündet diese Entscheidung Lübeck und Braunschweig und wünscht ihre weitere Mittheilung an Goslar, Hannover, Hameln und die anderen Städte Sachsens [1]). Man sieht, dass die sächsischen Städte die Monopolisirung des Getreidehandels, also die Bildung eines thatsächlichen Stapels, in Bremen verhindern wollten. Dass in Bremen der Gedanke an die Schöpfung eines solchen damals nicht fehlte, ist kaum zu bezweifeln. Es zeigt sich das auch beim Abschluss des Vertrages mit Hannover im Jahre 1376. Wenn eine schiffbare Wasserstrasse zwischen Hannover und Bremen hergestellt ist, sollen die hannoverschen Kaufleute volle Freiheit haben, ihre Güter in Bremen auszuladen, zu verkaufen oder zu Schiffe oder anders nach

[1]) Datirung und Erklärung des in neuerer Zeit bereits sechsmal gedruckten Briefes (Vaterländ. Archiv 1844 S. 245, UB. d. St. Hannover 1 S. 531, Lüb. UB. 3 n. 113. Brem. UB. 3 n. 402 u. 556, HUB. 3 n. 184 f.) bieten Schwierigkeiten. Sicher dürfte sein, dass das Schreiben der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts angehört. Die Herausgeber des Brem. UB. setzen es beim ersten Abdruck ins letzte Drittel des 14. Jahrhunderts, beim zweiten: nach 1366 bezw. nicht vor c. 1380. Die von ihnen angezogenen Ausführungen von Bippens in Bremisches Jahrbuch Bd. 10 S. 170—173 über den Gebrauch des ältesten Sekretsiegels der Stadt bieten aber keinen sicheren Anhaltspunkt für die Ansetzung des Briefes vor oder nach einem annähernd zu bestimmenden Termin in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts. Fragt man nach einem Zusammenhang zwischen dem Inhalt des Schriftstückes und den bekannten Ereignissen der städtischen Geschichte, so führt das in dem Schreiben deutlich bemerkbare Gewicht wie auch der Erfolg der Vermittlung Lübecks zwischen den sächsischen Städten und Bremen in einer so wichtigen Frage auf die Zeit eines grossen Einflusses Lübecks auf Bremen und einer gedrückten Lage Bremens. Daher wird eine Ansetzung des Briefes etwa zur Zeit der unter schweren Bedingungen erfolgten Wiederaufnahme Bremens in die Hanse im J. 1358 und der Hoyaschen Fehde (vgl. von Bippen, Geschichte d. St. Bremen 1 S. 206 ff.) der Wahrheit am nächsten kommen. Endlich ist zu bemerken: Lübecks Gesuch, dass die sächsischen Kaufleute ihr Getreide *„pro sua voluntate navigio seu aliter abinde deportare possent . . . quorsum vellent“*, genehmigt Bremen in der Form, dass es den sächsischen Kaufleuten gestattet, *„frumenta sua . . . ibidem vendere . . . quorsum velint“*. Der Unterschied zwischen *„navigio seu aliter abinde deportare“* und *„vendere“* springt in die Augen. Aber es erscheint doch fraglich, ob hier der Wahl des Wortes *„vendere“* eine einschränkende Absicht zu Grunde liegt.

der See auszuführen, wie es ihnen beliebt. Ebenso soll es bei der Fahrt der hannoverschen Kaufleute von der See über Bremen landeinwärts gehalten werden. Allein das Getreide machte eine Ausnahme. Nur zwei Drittel des von ihnen gebrachten Kornes dürfen die Hannoveraner durch Bremen führen oder nach Belieben verwenden, das letzte Drittel hingegen sollen sie in Bremen aufschütten und verkaufen, sodass es in Bremen bleibt[1]). Dies ist offenbar der Gang der Entwicklung: Die an der Weser und deren Nebenflüssen liegenden Städte bemühen sich, ihren Massenartikeln, vor allem ihrem Getreide, eine ungehinderte Fahrt zur Nordsee zu sichern. Bremen strebt nach Hemmung dieses direkten Verkehrs durch Zwang zum Aufenthalt und Verkauf des Getreides in seinen Mauern[2]). Aus diesem Grunde hat es sich auch der Erklärung der drei Städte an der Elbemündung vom Jahre 1487 über die Stapelung des seewärts gehenden Getreides in diesen Städten angeschlossen.

Die Geschichte der Konzentrationsbestrebungen im Elbhandel der älteren Zeit wird deshalb in wesentlichen Punkten unaufgeklärt bleiben, weil die Ueberlieferung der beiden wichtigsten Elbstapelplätze durch bekannte Unglücksfälle stark dezimirt worden ist. Auf der mittleren Elbe gelang die Monopolisirung des Getreidehandels in Magdeburg zu Anfang des 14. Jahrhunderts. In dem Vertrage der Stadt mit Erzbischof Burchard von 1309 wurde bestimmt, dass der Erzbischof von dem elbabwärts geführten Getreide keine Abgaben erheben, und dass die Verschiffung des Getreides an keinem Ort unterhalb oder oberhalb der Stadt, sondern nur vor der Altstadt stattfinden dürfe[3]). Karl IV. bestätigte der Stadt i. J. 1377,

[1]) Kunze, HUB. 4 n. 527, 528.

[2]) Vgl. HUB. 8 n. 595. Leider bietet, wie ich einer freundl. Mittheilung des Herrn Syndicus Dr. von Bippen in Bremen entnehme, auch die noch ungedruckte Ueberlieferung im Bremer Stadtarchive keine Aufschlüsse über den Handel der Gäste in Bremen. Für die spätere Zeit vgl. v. Bippen, Gesch. d. St. Bremen 2 S. 73.

[3]) Hertel, UB. d. Stadt Magdeburg 1 n. 251. Der Vertrag ist vollständig nur in einer Abschrift und zwar in niederdeutscher Ueber-

dass es mit der Kornschiffung bleiben solle, wie es damit seit Alters gehalten sei [1]). Das war die Rechtsgrundlage für den Magdeburger Getreidestapel [2]). Das zur Verschiffung auf der Elbe bestimmte Korn aus dem Erzbisthum und den an der Oberelbe liegenden Gebieten gelangte nur nach Magdeburg und von dort seewärts. Die Erzbischöfe behaupteten zwar ein Recht, in ihrer Diöcese und deren Gewässern die Schifffahrt zu gestatten, wo es ihnen beliebe [3]). Thatsächlich drangen sie aber mit diesem Anspruch nicht durch. Vielmehr hielt sich Magdeburg für berechtigt, die Anerkennung seines ausschliesslichen Kornschifffahrtsrechtes mit Gewalt zu erzwingen. Der Versuch Erzbischof Günthers, am Kreuzbaum bei Wolmirstedt an der unterhalb Magdeburgs in die Elbe mündenden Ohre Getreide zu verschiffen, wurde von Magdeburg i. J. 1428 gewaltsam verhindert [4]). Die Altstadt blieb im Besitz des alleinigen Kornschifffahrtsrechtes. Sie erlangte sogar das Recht, zur Unterhaltung und Ausbesserung der von den Getreidewagen benutzten Wege und Brücken eine Abgabe von dem verschifften Korn zu erheben [5]). Wie die Verschiffung des Getreides und der Handel damit in der Altstadt organisirt war und in welchem Verhältniss Bürger und Gäste zu einander standen, vermögen wir nicht zu erkennen. Aus den wenigen Dokumenten lässt sich soviel entnehmen, dass, wenn nicht schon der Getreidehandel,

setzung bzw. Ueberarbeitung erhalten; den lateinischen Text der wichtigsten Stelle, vermuthlich nach dem Original, s. 2 S. 269. Vgl. Schmoller, Die ältere Elbhandelspolitik S. 25 ff.

[1]) Hertel 1 n. 540.

[2]) Naudés Angabe, die Altstadt Magdeburg habe einseitig darüber entscheiden wollen, ob Getreide ausgeführt werden dürfe oder nicht, Deutsche Getreidehandelspolitik v. 15.–17. Jahrhundert (Schmoller's Staats- und socialwissenschaftl. Forschungen Bd. 8 Heft 5) S. 43, und Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten (Acta Borussica) S. 230, lässt sich aus den mittelalterlichen Quellen weder direkt belegen noch bestimmt entnehmen. Vgl. Hertel 1 n. 251 mit 652. Getreidestapelrecht und Berechtigung zum Verbot der Getreideausfuhr sind natürlich Rechte verschiedenen Ursprungs.

[3]) Vgl. Hertel 1 n. 652 (1390), 2 S. 203 f. (1432). [4]) Hertel 2 S. 204, 269. [5]) Im Jahre 1463, Hertel 2 n. 851.

so augenscheinlich die Schifffahrt zwischen Magdeburg und Hamburg in den Händen der Magdeburger war. In den Urkunden ist stets von der Schiffung des Getreides die Rede. Eine der sehr seltenen Urkunden, die einmal einen Einzelfall erläutern, zeigt, dass Havelberger Bürger ihr Getreide durch zwei Böhmen, von denen der eine Magdeburger Bürger war, die Elbe hinab nach Hamburg verschiffen liessen[1]). Die Rolle des Elbzolles zu Werben an der Mündung der Havel, die um das Jahr 1440 angesetzt wird, nennt an ihrer Spitze die Magdeburger und sie allein von allen Anwohnern der Elbe und zwar mit fünf verschiedenen Schiffstypen[2]). Die Bedeutung der Elbschifffahrt oberhalb Magdeburgs im Mittelalter für Magdeburg selbst und für die Schifffahrt von Magdeburg thalwärts lässt sich zur Zeit noch weniger abschätzen[3]). Der Ablenkung eines Theiles der Getreideausfuhr aus den kornreichen Nachbarlandschaften, welche die durch Braunschweig begonnene Kanalisirung der Oker befürchten liess, hat Magdeburg sich bis über die Mitte des 15. Jahrhunderts hinaus widersetzt[4]).

Viel später als Magdeburg ist Hamburg in den

---

[1]) Höhlbaum, HUB. 3 n. 387. Der dort behandelte Process kam zuerst in Hamburg, dann in Magdeburg, weiterhin in Havelberg und schliesslich wieder in Hamburg vor die Behörden.

[2]) Hertel 2 n. 406. Erwähnt werden in der Zollrolle: „*arcke, tunghede schepe, plůte, verkan, bemeghe kan*". Ein Beispiel für die Befrachtung eines bei Boizenburg, also nicht sehr fern von Hamburg, angehaltenen Schiffes aus Seehausen (an der Aland) durch Magdeburger vom J. 1371 bei Kunze, HUB. 4 n. 411. Die Angaben über die Ladung lassen darauf schliessen, dass das Schiff auf der Bergfahrt von Hamburg her begriffen war.

[3]) Vgl. Schmoller S. 24f. und den Tarif des erzbischöflichen Zolles in Magdeburg von 1487, Hertel 3 n. 647: Eisen wird von Gästen auf Flössen und Schiffen herabgebracht. Die in den Hamburger Kämmereirechnungen, ed. Koppmann 2 S. 214, zum J. 1464 erwähnten „Dielen aus Böhmen" kamen zweifellos über Magdeburg die Elbe herab. Beachtenswerth ist die Erwähnung der beiden Böhmen als Getreideschiffer in der oben Anm. 1 angeführten Urkunde. Hierhin gehört auch der Stapelstreit zwischen Hamburg und dem Grafen von Mühlingen-Barby.

[4]) Siehe oben S. 25.

Besitz eines Stapels gelangt, der vorzugsweise Getreidestapel war. Die Gründe dafür sind leicht zu finden. Einmal war Hamburg bis gegen das Ende des Mittelalters eine bedeutende Industriestadt, deren Haupterzeugniss, das Bier, besonders in den Mündungsgebieten von Schelde, Maas und Rhein in sehr beträchtlichen Mengen konsumirt wurde [1]). In einer Stadt, in der im Jahre 1374 nicht weniger als 457 Brauer thätig waren [2]), musste durch die Brauerei sowohl das Kapital der Bürger wie auch die den Transport besorgende Schifffahrt schon in erheblichem Maasse in Anspruch genommen werden. Ausserdem vermittelten die Hamburger Kaufleute und Schiffer vielfach den Verkehr über die Nordsee zwischen England, den Niederlanden und dem engeren und weiteren Hinterlande Hamburgs [3]). Ferner hinderten die Stapelansprüche Stades an der Schwinge längere Zeit den unmittelbaren Verkehr zwischen Hamburg und dem Meere. Die von der See kommenden Kaufleute mussten mit ihren Schiffen drei Fluthzeiten lang bei Stade liegen bleiben. Auch in dem Vergleich vom J. 1340 wurde die Freiheit von der Verpflichtung zur Anlegung der Schiffe vor Stade nur den Hamburger Bürgern, nicht aber auch anderen Fremden zugestanden [4]). Endlich fehlte Hamburg bis ins 15. Jahr-

[1]) Belege dafür bieten die hansischen Publikationen in grosser Zahl. Ich erwähne, dass es z. B. in Gent Wirthshäuser gab, in denen nur Hamburger Bier verschenkt wurde. Ein solches Wirthshaus nannte man schlechthin: „*Een Amborgher bier*"; s. Dagboek der Gentsche Collatie, uitg. door A. G. B. Schayes S. 80. In Wesel diente der Name „Hamburger Bier" zur Bezeichnung alles fremden Bieres, s. Reinhold, Verfassungsgesch. Wesels i. MA. (Gierke's Untersuch. zur deutschen Staats- u. Rechtsgesch. Bd. 23) S. 110.

[2]) Koppmann, Hansische Geschichtsblätter 1875 S. 12

[3]) Koppmann, Die ältesten Handelswege Hamburgs, Zeitschr. des Vereins f. Hamburg. Gesch. Bd. 6 S. 418 ff.; Nirrnheim, Das Handlungsbuch Vickos von Geldersen S. XLIX ff.

[4]) Höhlbaum, HUB. 1 n. 535, 2 n. 659; Soetbeer, Des Stader Elbzolles Ursprung, Fortgang und Bestand S. 16–21. Im J. 1381 erhob Erzbischof Albert von Bremen Einspruch gegen den Versuch der Holländer und Westfriesen, direkt nach Hamburg zu fahren, ohne in der Schwingemündung anzuhalten und in Stade den Zoll zu entrichten; Kunze, HUB. 4 n. 730, 731, 737. Vgl. auch Weissenborn, Die Elbzölle und Elbstapelplätze i. MA. (Hall. Diss. 1900) S. 60 f.

hundert hinein dasjenige Maass von Herrschaft über den Strom, ohne welches die strenge Durchführung eines Stapels unmöglich war. Die Lüneburger und die Kaufleute aus anderen oberhalb Hamburgs gelegenen Orten besuchten nicht nur die Norderelbe, die das bessere Fahrwasser darbot, sondern zur Vermeidung des Hamburger Zolles wie des Hamburger Stapels auch die oberhalb Hamburgs sich abzweigende Süderelbe, die mit ihren Nebenarmen sich erst unterhalb der Stadt wieder mit der Norderelbe vereinigt[1]). Schon i. J. 1412 suchte und erhielt Hamburg dagegen den Beistand der holsteinisch-schauenburgischen Grafen[2]). Im J. 1414 erlangten freilich die Lüneburger vom Bremer Erzbisthum das Recht, ihren Zoll entweder in Hamburg oder in Stade, wo es ihnen beliebe, zu bezahlen[3]). Sie konnten also, soweit Rechte des Erzbisthums in Frage kamen, Hamburg umgehen. Aber Hamburg hinderte diese Umgehung mit Gewalt. König Sigmund verbot zwar i. J. 1417 diese Beschränkung der freien Schifffahrt[4]). Aus seinem Mandat ersieht man nun auch, dass Hamburg nicht nur die Schifffahrt durch die Norderelbe, sondern in Verbindung damit auch eine Niederlage zu erzwingen suchte. Es verlangte die Stapelung der Waaren auf bestimmte Zeit zum Verkauf[5]). In

---

[1]) Genaue topographische Angaben bei Gaedechens, Hist. Topographie S. 80, 90 f.

[2]) S. Tratziger's Chron. d. Stadt Hamburg, hrsg. von Lappenberg, S. 138 und Anm. 2; Naudé, Deutsche städtische Getreidehandelspolitik S. 38.

[3]) Kunze, HUB. 5 n. 1143.

[4]) Aeneae Silvii Hist. Frider. III ed. Boeclerus 1685 S. 455 (statt 255); Lünig, Teutsches Reichsarch. Part. Spec. Cont. IV. 1 Theil Bd. 13 S. 946 f.; Altmann, Die Urk. K. Sigmunds n. 2425.

[5]) Es heisst bereits in der Urkunde: *qualiter proconsules, consules, cives et universitas civitatis Hamburgensis . . . naucleros, mercatores et nautas ad . . . civitatem Hamburgensem . . . contra eorundem mercatorum et nautarum voluntatem et propositum declinare cogantur ac ut per certos dies ad vendendum ibidem merces suas stare et manere debeant, poenaliter arctantur* (!). Naudé hat die Stelle übersehen; er erblickt daher S. 39 in den Schifffahrtsstreitigkeiten nur eine Zollfrage und findet erst im Recess von 1458 die Stapelanmassung für Getreide

erster Linie ist sicherlich an Getreide zu denken, dessen Einfuhr in grösseren Mengen schon der Betrieb so zahlreicher Brauereien erforderte und dessen Ausfuhr aus Hamburg bereits nach der Mitte des 14. Jahrhunderts nicht unbeträchtlich war.

Der Getreidehandel wurde zum Zweck scharfer Beaufsichtigung frühzeitig auf bestimmte Plätze in der Stadt konzentrirt [1]). Die Burspraken verboten seit 1359 den Gästen oder deren Vertretern den Ankauf des Getreides auf dem Flusse. Das Getreide, welches auf Wagen herbeigeschafft wurde, durfte nirgends ausserhalb oder innerhalb der Thore, sondern musste auf den Marktplätzen gekauft werden. Im 15. Jahrhundert war der Kornhandel nur auf Brücken und offenen Märkten erlaubt, der in Wirthshäusern und an anderen heimlichen Plätzen verboten. Bei jedem Kaufgeschäft sollten mindestens vier eingesessene Bürger anwesend sein [2]). Schon seit dem J. 1383 wurden alle Bürger, Eingesessene und ihre Handelsgesellschafter verpflichtet, das von ihnen auf der Elbe oder in den Elbstädten oder den Uferlandschaften der Elbe gekaufte Korn nach Hamburg zu bringen, ohne es anderswohin zu führen oder zu verkaufen. Bereits früh, wenn auch nur vorübergehend, wahrscheinlich im J. 1361, hat Hamburg die Getreideausfuhr der Gäste zu beschränken versucht. Es gestattete damals nur die Ausfuhr der Hälfte des eingeführten Weizens und Roggens über die See und zwar nur den Eigenthümern. Wenn diese selbst nicht die Ausfuhr besorgten, durften sie das Getreide nur an die Bürger, nicht aber an die Gäste zur Ausfuhr verkaufen [3]).

[1]) Für die folgende Darstellung konnte ich die ungedruckten Burspraken des 14. und 15. Jahrhunderts im Hamburger Staatsarchiv benutzen. Für ihre Mittheilung bin ich Herrn Staatsarchivar Dr. Hagedorn in Hamburg zu Dank verpflichtet.

[2]) Burspraken von 1432 und 1447.

[3]) Vielleicht besteht ein gewisser Zusammenhang zwischen dieser Massregel Hamburgs für die Elbschifffahrt und den auf die Freiheit der Getreideausfuhr in Bremen gerichteten Bemühungen der sächsischen Städte. Vgl. oben S. 41 f. und die chronologischen Erörterungen in S. 42 Anm. 1.

Die Einmischung König Sigmunds ist auf die Dauer unwirksam geblieben. Zwar taucht noch im J. 1439 der Streit über das Recht zur Befahrung der Süderelbe wieder auf, aber Hamburg hat seinen Anspruch auf Passierung seines Zolles von Seiten aller Befahrer der Elbe durchgesetzt[1]). Die Schifffahrt auf der Elbe zur See hin war den Bürgern und den Gästen nur von einer bestimmten Uferstrecke in der Stadt („to deme schore")[2]) aus gestattet. Die Burspraken von 1435 und 1447 geboten allen Gästen, ihre Waaren, die sie nach Hamburg brachten, dort auszuladen und drei Tage lang zum Verkauf auszustellen. Erst nach dreitägigem Feilhalten durfte Gast vom Gast kaufen. Auch das von Bürgern und Einwohnern in Empfang genommene Gastgut durfte erst nach dreitägigem Markthalten an andere Gäste verkauft werden. Bei der Durchführung des Stapelzwanges ist der Stadt ohne Frage das hansische Statut von 1417, dass durch Sund oder Belt und von der Weser oder Elbe herab Getreide nur aus Hansestädten ausgeführt werden dürfe und dass die Uebertretung dieser Vorschrift an Hansen und Nichthansen gestraft werden solle, von Nutzen gewesen. Gerade die Holländer, welche die an der Elbmündung gelegenen kornreichen Gebiete besuchten, um aus kleinen Orten unmittelbar das Getreide auszuführen, haben Hamburg Schwierigkeiten bereitet. Um die Mitte des 15. Jahrhunderts war die Zwangsstapelung des Getreides in Hamburg thatsächlich durchgeführt. Der Bürgerrecess vom J. 1458 hat sie zur Voraussetzung. Er bemerkt nur[3]), dass anderweitige Kornverschiffung auf der Elbe zur See hin nach anderen Ländern bei Bürgern, Gästen und Schiffern mit schweren Strafen geahndet werden soll. Voraussetzung ist eben, dass alles zur Ausfuhr aus der Elbe über die See

[1]) Tratziger S. 179 f.

[2]) Schor ist Gestade, Ufer. Die Oertlichkeit wird bezeichnet durch das Schaarthor (Scordor), bei welchem der den Stromarm und den Hafen abschliessende Niederbaum lag, s. Gaedechens S. 36 f. und den Stadtplan vom J. 1320.

[3]) Lünig S. 950 § 30, S. 961 § 35; Naudé S. 124 Beilage IV, wo Art. 30 Zeile 1 *„anders wor"* statt *„anders wie"* zu lesen ist.

bestimmte Getreide, mochte es die Elbe abwärts nach Hamburg kommen oder unterhalb Hamburgs auf die Elbe gelangen, vor der Ausfuhr in Hamburg aufgeschüttet werden sollte [1]). Dieser Auffassung gab Hamburg kurz darauf in einem Schreiben an die burgundische Regierung im Haag einen unzweideutigen Ausdruck. Es konnte unstreitig mit Recht hinzufügen, dass es diese Verordnung bereits seit langen Jahren alljährlich und öffentlich habe verkünden lassen [2]). Aus den Beschwerden der Holländer geht dann hervor, dass Hamburg bald auch den Versuch wagte, noch einen anderen Massenartikel der Elbschifffahrt, das von der mittleren Elbe kommende Holz [3]) nur durch die Hände seiner Bürger in die der Fremden gelangen zu lassen. Die Privilegirung des Stapelzwanges ist erst später erfolgt.

Am frühesten finden sich privilegirte Flussstapelplätze an der Oder. Die Stapelprivilegien Frankfurts und Stettins, der beiden Hauptstapelplätze an der mittleren und unteren Oder, gehören schon dem 13. Jahrhundert an. Der erstgenannten Stadt hat ihre Wichtigkeit als Flussübergang den Vorrang vor den anderen Plätzen an der mittleren Oder gesichert. Schon bei der Neugründung der Stadt im J. 1253 wird die Niederlage dort bestätigt [4]), die also vorhanden war, was der erwähnte örtliche Vorzug begreiflich macht. Die Niederlage galt für den Landverkehr und für die Schifffahrt. Sie bestand nicht nur in dem Zwangsaufenthalt der die Stadt auf Strom und Strasse passirenden Waaren, sondern auch in einer bestimmten Abgabe von ihnen, die fast ausschliess-

[1]) Dass auch das unterhalb der Stadt zur Ausfuhr gekaufte Getreide diesem Zwang unterliegen sollte, zeigen sowohl die erwähnten Bestimmungen der Burspraken seit 1383, wie auch das Vorgehen Hamburgs gegen die Holländer, von der Ropp, HR. 5 n. 14 ff., HUB. 8 n. 957, 974, 1077, 1085, 1090, 1104.

[2]) HUB. 8 n. 974.

[3]) Magdeburgische Dielen, vgl. von der Ropp, HR. 7 n. 39 § 9, 81 § 4, 140 § 5, 154 § 37.

[4]) Riedel, Cod. dipl. Brandenburg. I Bd. 23 n. 1; Höhlbaum, HUB. 1 n. 459. Vgl. Schmoller, Die Handelssperre zwischen Brandenburg u. Pommern im J. 1562, Umrisse und Untersuchungen S. 78 ff.

lich von den Gästen, anscheinend nur bei Fischen auch von den Bürgern bezahlt wurde [1]). Durch den Strassenzwang, den die Frankfurter Niederlage ausübte, wurde der Verkehr auch von der alten Verbindungsstrasse zwischen Oberdeutschland und Polen, die über Guben an der Neisse führte und die Oder bei Krossen überschritt, für längere Zeit abgelenkt [2]). Weiter ging Frankfurts Bestreben dahin, das Endziel der Oderschifffahrt zu werden und zu bleiben. Es wollte, wie Köln für die niederrheinischen Gebiete, höchster Markt für die Landschaften an der unteren Oder sein und, wie Magdeburg auf der Elbe, die Schifffahrt auf der Oder bis zur Küste möglichst in seine Hände und unter seinen Einfluss bringen. Es widerstrebte daher im 14. und 15. Jahrhundert den Versuchen, die Oder zwischen Brieg und Krossen schiffbar zu machen. Die Luxemburger haben sich vergeblich bemüht, die Beseitigung der Schifffahrtshindernisse und die Freilegung einer breiteren Fahrrinne auf dieser Strecke durchzusetzen [3]). Auch die eigene Schifffahrt der höher gelegenen Orte wie Guben, Krossen, Sprottau wünschte es nach Möglichkeit einzuschränken, nicht nur auf der ganzen Oder, sondern auch auf der Strecke oberhalb Frankfurts. Wiederholt wird Frankfurt als Umladeplatz für die auf dem Strom herabkommenden Waaren genannt [4]). Die Bedeutung seiner

[1]) Vgl. besonders im Frankfurter Stadtrecht von c. 1425 die Bestimmung über die Einkellerung fremden Weins, Riedel S. 179; ferner den in das Stadtbuch des Nik. Teymler von 1516 aufgenommenen Tarif des Zolles und der Niederlagegebühr von 1355, von dem Teymler sagt: *„concordat cum suo vero originali"*, er sei aber jetzt fast ausser Gebrauch, Riedel S. 382—385. Eine Breslauer Aufzeichnung über die Zölle und Schifffahrtshindernisse auf der Oder zwischen Breslau und Frankfurt von 1375 sagt am Schlusse: *„In Frankinford est nedirlage et oportet homines exire naves"*, Wutke, Die schlesische Oderschifffahrt in vorpreussischer Zeit, Cod. dipl. Silesiae Bd. 17 S. 9.

[2]) Klöden, Beiträge zur Geschichte des Oderhandels, Erstes Stück (1845) S. 19, Zweites Stück (1846) S. 73f., 81.

[3]) Wutke a. a. O. S. 6ff., Riedel 1 n. 297, Priebatsch a. a. O. S. 18 Anm. 5. Vgl. J. Partsch, Schlesien S. 180.

[4]) Der Zolltarif von 1355 erwähnt das Ueberschlagen des von oben gebrachten Weins von einem Schiff in das andere. Das Stadtrecht von c. 1425 verbot die direkte Umladung des fremden Weins

Schifffahrt auf der unteren Strecke ist zweifellos. Um 1280 fahren seine Schiffe bis Stralsund [1]); die den Märkern im J. 1311 ertheilte Vergünstigung zur Passirung des „Baumes“ von Stettin kam gewiss hauptsächlich den Frankfurtern zu statten; im J. 1354 trifft es Vereinbarungen mit Stettin über die Regelung der Frachtschifffahrt auf der Oder und des Dienstverhältnisses der Schiffsknechte zu den Schiffern; am Schlusse des Jahrhunderts verordnete Markgraf Jobst, dass alle Befahrer der Oder sammt ihren Gütern nur in Stettin und Frankfurt gerichtlich belangt, also nicht an einem beliebigen Orte zu ihrem Schaden aufgehalten werden durften; zugleich verbot er die Einengung des Fahrwassers durch Wehre [2]). Von der Lebhaftigkeit der Stromschifffahrt legt insbesondere der Frankfurter Zolltarif vom J. 1355 Zeugniss ab. Die Schwierigkeiten, mit denen Frankfurt zu kämpfen hatte, lagen nicht nur in der Verkehrspolitik der Markgrafen, welche vielfach unansehnliche und zu reicherer Entwicklung unfähige Plätze an der Oder und im Lande begünstigten. Vor allem fehlte dem Frankfurter Handel die sichere Verfügung über einen für sich beträchtlichen Massenartikel, wie ihn Köln im Wein und Magdeburg im Getreide besassen. Der Hauptartikel des Oderhandels im Verkehr mit dem Auslande, das Getreide, war vorzugsweise ein Produkt der pommerschen Landschaften und bildete die Grundlage des Stettiner Stapels. Frankfurts durch Strassen- und Stapelzwang geförderte Bedeutung als erster Umschlagplatz in den Gebieten an der mittleren Oder litt auch unter den Anstrengungen der polnischen Kaufleute, besonders der Krakauer, die seit dem Ende des 14. Jahrhunderts durch Belebung der Schifffahrt auf der Warthe und durch Bevorzugung Landsberg zwischen der Oder und der Weichsel

aus einem Schiffe in das andere und verlangte dessen Einkellerung vor der Weiterfahrt. Auf Grund einer Uebereinkunft Frankfurts mit Krossen von 1434 durften die Krossener ihre oderabwärts geführten Waaren vor Frankfurt von Schiff zu Schiff umladen. S. Riedel S. 170, 201, 383. Vgl. auch die S. 51 Anm. 1 mitgetheilte Breslauer Notiz.

[1]) Höhlbaum, HUB. 1 n. 868. [2]) Riedel II Bd. 1 S. 310, I Bd. 23 n. 103 u. 189; Höhlbaum u. Kunze, HUB. 3 n. 302, 4 n. 327.

einen direkten Handelszug aus Polen nach den pommerschen Seehäfen herzustellen strebten. Im 15. Jahrhundert ist sein Wohlstand augenscheinlich zurückgegangen.

Trotz seiner frühen Privilegirung erscheint der Stettiner Stapel bereits als das Ergebniss längerer und planmässiger Bemühungen. Eine ungemeine Begünstigung Stettins war es schon, wenn Herzog Barnim im J. 1253 zu Gunsten der Stadt allen Fremden verbot, in Pommern von der Erndtezeit bis Ostern Korn zu kaufen, und wenn er dieses Verbot im J. 1272 wiederholte [1]). Stettin erwarb dann früh den Fährzoll auf der Strasse nach dem nahen, am rechten Oderufer gelegenen Damm und das alleinige Fährrecht auf dem Dammer See, in den ein Oderarm mündet. Bogislaws IV. Vorschrift vom J. 1281, wonach aus den pommerschen Städten und dem ganzen Lande kein Getreide in kleinen Schiffen (Kähnen) sondern nur in den grossen Koggen aus Peene und Swine verschifft werden durfte — ein Erlass, dessen unmittelbare Beziehung auf Stettin aus der in demselben Schriftstück ausgesprochenen Bestätigung der Rechte und Freiheiten Stettins zweifellos ist [2]) — wollte die Ueberführung und Verzettelung des Getreides in benachbarte Seeplätze verhindern und den Seeverkehr direkt nach Stettin lenken. Zwei Jahre später erhielt die Stadt, ausser der Zollfreiheit für die von den Stettinern gekauften und ausgeführten Waaren ihr Stapelrecht: Alle die Oder hinab- und hinaufgeführten Waaren sollen nach Stettin gebracht werden und dort Niederlage halten [3]); die Schiffe dürfen bei Berg- und Thalfahrt keine Seitenwege einschlagen, sondern müssen die Oder, die „rechte Fahrt", vor Stettin passiren; Gäste dürfen Korn nur von Stettiner Bürgern kaufen; die Getreideausfuhr kann nur mit Einwilligung der Stadt ver-

[1]) Prümers, Pommersches UB. 2 n. 966. [2]) Prümers 2 n. 1211.

[3]) Erst nach der Erwerbung des Stapelprivilegs vom 1. Juni 1467 wird die Dauer der Niederlage auf drei Tage angegeben. Die erste Erwähnung der dreitägigen Niederlage findet sich in der Michaelisbursprake vom J. 1472. Die Kenntniss dieser und der übrigen noch ungedruckten Burspraken im Stettiner Stadtarchiv verdanke ich der Liebenswürdigkeit Herrn Prof. Dr. Blümckes in Stettin.

boten werden [1]). Weiterhin sorgte die Stadt dafür, dass die verschiedenen Oderarme, auf denen eine Umgehung des Stapels möglich war, in ihren Besitz kamen. Ebenso gelang es ihr, unterhalb der Stadt auf der linken Uferstrecke bis nach Ukermünde hin jede Getreideausfuhr und bis zum Beginn des Haffs jede Holz- und Kohlenausfuhr nach auswärts, ausser nach Stettin, auszuschliessen [2]). Der Güterverkehr an der Odermündung konzentrirte sich also schon früh in Stettin, und der Getreidehandel insbesondere war das Vorrecht der Stettiner Bürgerschaft. Dementsprechend streng war das Gästerecht. Die Burspraken des 15. Jahrhunderts verboten bis über die Mitte desselben schlechthin den Handel zwischen Gästen, beschränkten die Dauer ihres Aufenthaltes auf die für die Abwicklung ihrer Handelsgeschäfte nothwendige Zeit und untersagten den Bürgern den Handelsbetrieb mit dem Kapital der Gäste [3]). Einen Zwang zum Verkauf der gestapelten Waaren statuirte das Stettiner Niederlagerecht anscheinend so wenig wie das Frankfurter. Die Märker wenigstens erhielten im J. 1311 die allgemeine Erlaubniss, über den Stettiner Baum, die untere Grenze des Niederlagegebietes [4]), hinaus zu fahren [5]). Nur das Getreide hat in Stettin wohl stets eine Ausnahme gemacht. Dessen Verkauf auf dem Stapel hat Stettin im 14. Jahrhundert auch im Streit mit den kleineren Oderstädten Garz und Greifenhagen erzwungen [6]). Im 15. Jahrhundert blieb es gleichfalls Recht und Regel, dass Getreide in Stettin nur von den Bürgern gekauft, und dass nur das von diesen gekaufte Getreide ausgeführt werden durfte [7]).

[1]) Prümers 2 n. 1281, 1282. [2]) S. Blümcke a. a. O. S. 98.

[3]) Vgl. besonders die Zusätze der Bursprake von 1416 zu der von 1411, der ältesten die erhalten ist, bei Thiede, Chronik der Stadt Stettin (1849) S. 249. Dieselben Bestimmungen werden wiederholt in zahlreichen, ungedruckten Burspraken von 1417, 1419, 1421 u. s. f.

[4]) Blümcke S. 197. [5]) Riedel II Bd. 1. n. 395.

[6]) Naudé S. 27. Der Stapelstreit Stettins mit Stargard begann erst nach der Mitte des 15. Jahrhunderts.

[7]) Bursprake von 1416 a. a. O., ebenso in zahlreichen weiteren Burspraken bis über die Mitte des Jahrhunderts; vgl. HUB. 8 n. 1055. Seit 1417 wurde in den Burspraken die heimliche Kornausfuhr verboten.

Die Geschichte der Entstehung und Ausbildung der Stapel an der unteren Weichsel ist aufs engste verknüpft mit den Schicksalswendungen der inneren und äusseren Politik des Ordensstaates. Es würde zu weit führen, sie hier im Einzelnen zu verfolgen. Nach einer Zeit kluger und durch grosse Erfolge belohnter Fürsorge des Ordens für die kommerzielle Entwicklung seines Landes begann mit der eigenen Handelsthätigkeit des Ordens die Divergenz der Interessen des Ordens und des Landes sich fühlbar zu machen. Die Sprunghaftigkeit und die scheinbare Willkür der späteren preussischen Handelspolitik findet zum guten Teil ihre Erklärung in diesem Zwiespalt. Erst im Laufe des 14. Jahrhunderts traten aus der Reihe der grösseren preussischen Städte die beiden Weichselstädte Thorn und Danzig als die hauptsächlichsten Konzentrationspunkte des preussischen Handels heraus. Thorns Blüthe ist die ältere. Sie beruhte einerseits auf dem durch die Lage der Stadt als vortheilhafter Strompassage ausgeübten natürlichen Strassenzwang, andererseits auf einem lebhaften Aktivhandel seiner Bürger sowohl über die Ostsee, wie besonders über Polen hinaus nach Galizien, Ruthenien und Ungarn. Dieser Aktivhandel wurde aber nach der einen Seite unterbunden durch das Stapelrecht Krakaus, dessen im Laufe des 14. Jahrhunderts unaufhörlich zunehmende Verschärfungen zu einer Niederlage mit Strassenzwang für die von Ungarn, Sandek und Bochnia kommenden Waaren, mit Verbot des Handels der Gäste untereinander und mit Verkaufszwang für alle von Preussen und Thorn kommenden Waaren den Thornern jede Weiterreise über Krakau hinaus abschnitt[1]). Ausserdem fand er sich in seiner Bewegungsfreiheit gehemmt durch den Breslauer Stapel und endlich vielfach gestört durch die mit Wladislaw Jagiello einsetzende ordens- und

[1]) Die wichtigsten Stapelprivilegien Krakaus aus dem 14. Jahrhundert s. Cod. dipl. Cracov. (Mon. med. aevi hist. r. g. Pol. ill. V) 1 n. 4, 29, 43, 50, 63, dazu Kunze, HUB. 5 n. 313 u. 316. Vgl. Caro, Geschichte Polens 2 S. 545 Anm. 5; Daenell, Polen und die Hanse um die Wende des 14. Jahrhunderts, Deutsche Zeitschr. f. Geschichtswissenschaft N. F. Bd. 2 S. 320ff.

deutschfeindliche Wendung der polnischen Reichspolitik [1]). Die Belebung des polnischen Aktivhandels, der durch Preussen nach der Ostsee und über sie hin nach Flandern drängte, und der den Thorner Zwischenhandel auch dadurch zu vernichten suchte, dass er im letzten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts zwischen den Stromläufen der Weichsel und der Oder hindurch eine direkte Strasse nach den pommerschen Seestädten suchte und einige Jahre lang benutzte, zwang dann den Orden zur künstlichen Verstärkung der Stellung Thorns. Ob dieses schon im 14. Jahrhundert ein Niederlagerecht besessen oder in Anspruch genommen und thatsächlich zur Geltung gebracht hat, ist nicht völlig aufgeklärt [2]). Auch war das Stapelrecht, welches Thorn im J. 1403 erhielt [3]), kein allgemeines. Es bestimmte, dass die nach Preussen kommenden fremden Kaufleute nur die alten Strassen nach Thorn benutzen und gewisse Waaren, nämlich Wachs, Pelzwerk, Kupfer, Blei, Quecksilber, Seide,

[1]) Caro 3 S. 14 f.

[2]) Aus den Worten des polnisch-preussischen Grenzvertrages von 1349, mit denen Alle, die die Weichselgrenze überschreiten, vom Zwang zur Niederlegung (ad deponendum) ihrer Waaren befreit werden, Dogiel, Cod. dipl. Pol. et Lith. 4 n. 67, Caro 2 S. 281 f., ist noch nicht zu schliessen, dass Thorn eine solche Niederlage besessen oder einzuführen versucht habe. Auch Oesterreich a. a. O. S. 16 Anm. 1 hat das nicht wahrscheinlich gemacht. Nicht einmal der Artikel des Vertrages von 1391, Voigt, Cod. dipl. Pruss. 4 n. 91 S. 127, der die Preussen in Krakau und die Polen in Thorn von dem Zwang eines Stapels befreit, setzt mit voller Sicherheit die Existenz eines Stapels in Thorn voraus; denn der Aufhebung des für die Thorner zweifellos bestehenden Stapelzwanges in Krakau konnte die entsprechende Befreiung der Krakauer in Thorn aus rein formellen Gründen gegenüber gestellt werden, ohne dass diese letztere Befreiung eine reale Bedeutung gehabt hätte. Erst zur Zeit der Verleihung des Stapels klagt Thorn, dass die Krakauer u. a. keine Niederlage in Thorn halten wollen, s. unten, womit aber die Thorner vielleicht die Einführung des Stapels im voraus rechtfertigen wollten. Die Unglaubwürdigkeit anderweitiger Nachrichten bei thornischen u. a. Chronisten über eine Stapelverleihung im J. 1365 (der verlogene Simon Grunau, herausg. von Perlbach 1 S. 616, nennt das J. 1356) hat Oesterreich S. 21 Anm. 1 dargethan.

[3]) Kunze, HUB. 5 n. 571; Toeppen, Acten der Ständetage Preussens 1 n. 66.

Pfeffer, Safran, Ingwer und dergl. Gut und Konfekt, endlich ungemünztes Silber und Gold, in Thorn stapeln, damit Markt halten und nicht über Thorn hinaus ins Land und an die Ostsee ziehen sollten. Dieser Stapel war mithin nicht unbeschränkt. Er traf in der Hauptsache nur den Strassenverkehr, nicht die auf dem Strom herabgeführten Waaren wie Getreide, Holz, Asche, Pech, Theer [1]). Aus gleichzeitigen Aeusserungen Thorns wird ersichtlich, dass er vorzugsweise gegen Krakau gerichtet war. Es klagte darüber, dass die Krakauer und andere Gäste aus dem Oberlande in Thorn keine Niederlage halten, sondern ihre Güter durch Preussen zur See führen wollten [2]). Damit war die Richtung bezeichnet, in der die Entwicklung sich bewegte. Die Krakauer suchten, wie auch die erwähnten Bemühungen um direkte Verbindung mit den pommerschen Seehäfen beweisen, einen unmittelbaren Anschluss an den Seehandel, wie denn schon in dem preussisch-polnischen Vertrage vom J. 1391 die Polen das Zugeständniss freier Fahrt nach Thorn und Danzig und über die See erlangt hatten [3]). Um nicht das Innere des Landes ganz vom Verkehr mit den Krakauern und anderen Oberländern abzuschliessen, fügte der Hochmeister schon im nächsten Monat seiner Stapelverleihung die Bestimmung hinzu, dass fremde Kaufleute mit baarem Gelde ins Land ziehen und damit Einkäufe von den Einwohnern machen dürften; nur englisches Tuch sollten sie nirgends als in Thorn kaufen [4]). Die politischen Ereignisse hinderten die dauernde Durchführung des Stapelrechts: der Thorner Friede sicherte den Kaufleuten beider Teile ungehinderte Handelsfreiheit ge-

---

[1]) Die Einwendungen Oesterreichs S. 26 Anm. 3 gegen Hirsch S. 182 Anm. 620 haben m. E. wenig Gewicht.

[2]) Koppmann, HR. 5 n. 118 § 5, 119 § 10; Toeppen 1 S. 98, 100.

[3]) Voigt, Cod. dipl. Pruss. 4 n. 91, Gesch. Preussens 4 S. 127, Hirsch S. 174. Ob die Bestimmungen dieses Vertrages ausgeführt worden sind, steht freilich nicht ganz ausser Zweifel. Auch der Hochmeister spricht im J. 1398 von dem freien Verkehr der polnischen Kaufleute durch Preussen „*et demum per mare a longis retroactis temporibus*“. Kunze, HUB. 5 n. 316. Vgl. weiter unten S. 60.

[4]) Kunze, HUB. 5 n 575, Toeppen 1 n. 68; dazu Kunze 5 n. 622.

mäss alter Gewohnheit. Die Erneuerung des Thorner Stapels im J. 1428 bedeutete daher nur eine Einschärfung des althergebrachten Strassenzwanges. Sie bezog sich, gleich der älteren Urkunde, auf Bergbauprodukte, Pelzwerk, Gewürze und ausserdem auf Getreide [1]). Auch das letzte Stapelprivileg aus der Ordenszeit vom J. 1448 beschränkte den Stapel auf die in der Verleihung von 1403 genannten Waaren, und verbot den Preussen den Besuch oder die Förderung von Konkurrenzstapeln auf dem polnischen Weichselufer unterhalb und gegenüber Thorn [2]). Dem Wunsche der Stadt nach einem Stapel für die Weichselschifffahrt hat auch der bald darauf ausbrechende Ordenskrieg nicht die gehoffte Erfüllung gebracht [3]).

Der Verkehr auf der Weichsel ist durch den Thorner Stapel nicht wesentlich gehemmt worden. Auf dem Anschluss dieses Stromverkehrs an den überseeischen Handel beruhte vor allem Danzigs Wohlstand. Ein Uebergewicht Danzigs über Thorn im überseeischen Handel zeigt sich aber nicht vor dem letzten Drittel des 14. Jahrhunderts. Die Ausbildung des Danziger Stapels ist nun ein noch keineswegs aufgeklärter Vorgang. In Folge der Auflehnung Danzigs gegen Steuerforderungen verlegte der Hochmeister Heinrich von Plauen im Frühjahr 1411 den Danziger Stapel nach Elbing [4]). Ueber den Charakter dieses ältesten Danziger Stapels ist indessen so gut wie nichts bekannt. Als wahrscheinlich darf gelten, dass überseeisches Tuch zu den Stapelartikeln gehörte [5]). Die Ziele der Handelspolitik Danzigs erkennt man am deutlichsten aus seiner Behandlung der Gäste [6]). Aber die Gestaltung des Danziger Gästerechts war doch auch, entsprechend der Landesverfassung, vielfach in hohem Grade abhängig

[1]) Oesterreich S. 44. [2]) Toeppen 3 n. 26, von der Ropp, HR. 3 n. 407. [3]) Vgl. HUB. 8 n. 329 Einleitung und n. 626 Einleitung.

[4]) SS. rer. Pruss. 4 S. 398; Toeppen 1 n. 123; Koppmann, HR. 6 n. 12; Kunze, HUB. 5 n. 995. Vgl. Voigt, Gesch. Preussens 7 S. 141, Hirsch S. 46.

[5]) Vgl. Toeppen 1 n. 126 und Anm. 1.

[6]) Zum folgenden vgl. Hirsch an verschiedenen Stellen, besonders S. 230 f.

sowohl von der jeweiligen Handelspolitik des Ordens wie von den Interessen der kleineren Städte und der Ritterschaft. Der Handel der Kaufleute fremder Nationalität ist daher oft nicht durch allgemein gültige Vorschriften, sondern nach den Ansprüchen und dem Entwicklungsstande der einzelnen Nationen zugelassen, gefördert oder eingeschränkt worden. Die den Handel der Fremden regelnde Gesetzgebung beginnt erst im letzten Drittel des 14. Jahrhunderts. In älterer Zeit genossen die Fremden ziemlich weitgehende Handelsfreiheit, ausser im Detailhandel mit gewissen Waaren. Die Engländer klagten schon im J. 1378 über das Verbot des Lakenhandels im Kleinen[1]). Städtische Beschlüsse vom J. 1389 verordneten bereits, dass Gäste mit ihrem Gut weder zu Lande noch zu Wasser durch Preussen reisen, sondern jenes im Lande verkaufen oder wieder zurückführen sollten[2]), oder dass die Gäste ihr Gut nicht über die See senden sollten[3]). Andere Vorschriften vom Mai 1399 untersagten den Preussen allgemein den Handelsbetrieb mit Gastgut und den Gästen den Handel mit anderem als Eigen- oder Dienstherrengut, beschränkten auch den Handel der Gäste auf die Häuser ihrer Wirthe; sie mussten aber in Gegenwart der Ritterschaft noch in demselben Jahre zurückgenommen werden[4]). Den Engländern wurde 1402 befohlen, dass sie ihre Handelsgeschäfte im Ankunftshafen erledigen sollten, ohne weiter ins Land hinein zu ziehen, und dass sie mit Gästen keinen Handel treiben dürften. Gleichzeitig ist den Flämingern, Holländern und Seeländern eingeschärft worden, nicht das ganze Jahr hindurch ihre Tücher feil zu halten[5]). Diese und andere Verordnungen sind in dem Wechsel der politischen Verhandlungen und Ereignisse bald aufrecht erhalten worden bald unbeachtet geblieben. Besonders den Engländern gegenüber zeigt sich dieses, aus den erwähnten Gründen

---

[1]) Koppmann, HR. 3 n. 102 S. 99 oben. [2]) a. a. O. n. 422 § 9.
[3]) a. a. O. n. 456 § 4.
[4]) Toeppen 1 S. 89; Koppmann, HR. 4 n. 537 §§ 2—4, n. 566 § 9, vgl. 5 n. 89 § 3, n. 99 § 7.
[5]) Koppmann, HR. 5 n. 101 §§ 2 u. 4.

zu erklärende Schwanken. Danzig will ihren Handelsbetrieb beschränken und ihre Organisation unterdrücken; dagegen suchen und finden sie Schutz und Beistand beim Hochmeister. Erst der Ordenskrieg gab Danzig freie Hand gegen sie. Angesichts der wechselnden Vorschriften für den Verkehr der Gäste und der Stapelprivilegien Thorns lässt sich auch kaum annehmen, dass die allgemeinen Bestimmungen und Angaben der polnisch-preussischen Verträge ein getreues Spiegelbild der Wirklichkeit sind oder auf deren Gestaltung einen entscheidenden Einfluss ausgeübt haben[1]).

Die Holländer und Seeländer erfreuten sich längere Zeit einer Bevorzugung vor anderen Fremden. Aber ihre Versuche zur Ausschliessung des Danziger Zwischenhandels durch direkten Verkehr mit den Polen und ihr rücksichtsloses, ja feindseliges Verhalten gegen die Preussen im holländisch-wendischen Kriege boten Ursache genug zu strengerer Behandlung. Seit dem J. 1441 ist auch ihnen der Handel mit den Gästen verboten gewesen. Im Ordenskriege finden wir sie daher thatkräftig auf der Seite des Ordens, der im Kopenhagener Frieden die Interessen seiner Unterthanen preisgegeben hatte. Litauische und polnische Gäste genossen ebenfalls Begünstigungen im Kleinhandel und im gemeinsamen Geschäftsbetrieb mit den Bürgern. Weil aber ihr Vordrängen an die See in der Absicht geschah, mit den überseeischen Kaufleuten unmittelbare Handelsverbindungen anzuknüpfen, und weil sie bei der zunehmenden Schwäche des Ordens den Thorner Handel völlig zu lähmen und in Danzig ihr Ziel zu erreichen hofften, hat Danzig mit stillschweigender Billigung des Hochmeisters einen thatsächlichen Stapelzwang eingeführt, dessen Beginn in den Anfang des J. 1443 gesetzt wird[2]). Seitdem dürfen Litauer und Polen ihre Waaren nur an Bürger, nicht mehr an Gäste verkaufen. Doch beruft sich Danzig im J. 1451 gegenüber den Klagen der polnischen und litauischen Kaufleute über das Verbot des Gästehandels in Danzig auch auf seine alten langjährigen

[1]) S. oben S. 57 Anm. 3. [2]) Von Hirsch S. 187.

Privilegien und Willküren[1]). Um die Zeit des beginnenden Stapelzwanges wird in Danzig allgemein der Handel zwischen Gästen verboten und zwar nicht nur zwischen den Gästen fremder Nationalität, sondern auch zwischen den Deutschen[2]); sie dürfen nur eigenes und selbstimportirtes Gut verkaufen und dieses nur in grösseren Quantitäten. Die Stadt hatte damit auf wirthschaftlichem Gebiete schon begonnen, die alten Formen der Landesverfassung thatsächlich zu lockern. Sie hatte bereits den Grosshandel der anderen Städte zum grössten Theile aufgesogen und in ihre Mauern gelenkt. Nun erst vermochte sie, den Handelsbetrieb in ihrem Gebiet vorwiegend nach ihren Wünschen und Bedürfnissen zu regeln, eine ausschliesslich städtische Handelspolitik zu treiben. Die Handelsgeschichte der früheren Jahrzehnte zeigt, dass sie dieses Ziel lange vor Augen hatte. Durch das Privileg, welches Kasimir IV. ihr im J. 1457 verlieh[3]), gewann sie eine so durchgreifende Herrschaft über die Weichselmündung, wie keine deutsche Stadt damals eine solche an der Mündung eines der grossen Ströme besass.

In der Entwicklung des Gästerechts und der Behandlung der Schifffahrt auf der Düna tritt uns auch bei Riga der allmähliche Fortschritt in der immer sicherer werdenden Herrschaft über den gesammten Stromverkehr am deutlichsten entgegen. In ältester Zeit erfreuten sich wohl in Riga Gäste und Bürger des gleichen Rechtes[4]). Der bekannte Vertrag mit dem Fürsten Mstislaw Dawidowitsch von Smolensk vom J. 1229 bestimmte, dass die russischen Gäste ihr Gut in Riga ohne jegliche Einrede kaufen und verkaufen dürften[5]). Auch der Friedensvertrag mit Gedimin von Litauen vom J. 1323 gab den Kaufleuten der beiden Theile Freiheit (liberam facultatem), jederlei Waaren,

[1]) HUB. 8 n. 110 § 1, 111 § 1, 164 § 11, 167 § 1.

[2]) S. die Instruktion Lübecks für seine im J. 1464 nach Preussen reisenden Gesandten und Danzigs Antwort auf deren Vortrag, von der Ropp, HR. 5 S. 296 § 26, S. 358 § 142.

[3]) HUB. 8 n. 563. [4]) Von Bunge, Die Stadt Riga im dreizehnten u. vierzehnten Jahrhundert S. 138 f. und Anm. 89. [5]) Höhlbaum, HUB. 1 n 232 §§ 19 u. 30.

die ihnen belieben, zu kaufen und zu verkaufen[1]). Aber es gab doch bereits frühzeitig Beschränkungen des freien Handels der Gäste. Schon in dem hamburgisch-rigischen Stadtrecht (zwischen 1279—1285) wird das allgemein verbreitete Verbot eingeschärft, dass die Gäste ihr in der Stadt gekauftes Gut nicht dort wieder verkaufen dürfen[2]). Ferner verordneten die in den ersten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts umgearbeiteten[3]) Statuten, dass die in Riga Handel treibenden Gäste nur im ersten Jahre ihres Aufenthaltes den Bürgern gleich stehen, nach Ablauf desselben aber das Bürgerrecht erwerben sollten, wenn sie dem Handel noch weiter obliegen wollten[4]). Das Verbot des älteren Stadtrechtes wiederholen die Burspraken des 14. und 15. Jahrhunderts[5]). Diese gehen nun aber auch weiter. Sie verbieten den Gästen den Detailhandel, ferner die Handelsgesellschaften von Deutschen mit Undeutschen d. h. mit Litauern und Russen[6]) und endlich den Handel mit Kaufmannswaaren zwischen Undeutschen, ja überhaupt den Kauf von Kaufmannswaaren durch Undeutsche[7]).

Tieferen Einblick in die Absichten Rigas und in die Wünsche der Russen, die schon im 13. Jahrhundert in Riga eine Niederlassung hatten, Besitzer von Erbhäusern waren und das Bürgerrecht erwarben, im nächsten Jahrhundert im Besitz einer Kirche und eines Friedhofes er-

[1]) V. Bunge, Liv-, Esth- u. Kurl., UB. 2 n. 493 u. 494, Höhlbaum, HUB. 2 n. 412.

[2]) Napiersky, Die Quellen des Rigischen Stadtrechts S. 127 § 14.

[3]) Napiersky S. LXI; Frensdorff, Das statutarische Recht der deutschen Kaufleute in Nowgorod, Abhandl. d. kgl. Gesellschaft d. Wissenschaften zu Göttingen Bd. 33, 1 Abth. S. 33.

[4]) Napiersky S. 142: Verordnung für Pilger und Gäste § 1.

[5]) Burspraken von 1376, 1384, 1399, 1405: Napiersky S. 204 § 19, S. 207, S. 211 § 19, S. 214 § 20.

[6]) Napiersky S. 204 § 21, S. 207, S. 212 § 39, S. 216 § 40, S. 219 § 50.

[7]) Die Bursprake von 1384, Napiersky S. 208 § 42, verbietet den Undeutschen, Kaufmannsgut zu kaufen von den Undeutschen; die späteren Burspraken von 1399, 1405, 1412 und nach 1434, S. 211 § 37, S. 216 § 39, S. 219 § 49, S. 224, bestimmen allgemein, dass kein Undeutscher Kaufmannsgut kaufen soll.

scheinen und im fünfzehnten sogar über eine eigene Gildestube verfügten [1]), gewähren die Akten des Vertrages von Kopussa, der im J. 1406 zwischen Riga und Polozk abgeschlossen wurde. Die Vertragsentwürfe beider Parteien vom J. 1405 erlauben den Kaufleuten von beiden Seiten den Handel mit den Gästen; der Kleinhandel wird nur im litauischen Entwurf in Bezug auf den Einkauf von Wachs und Eichhörnchenfellen durch die Deutschen in Polozk beschränkt [2]). Der von den Livländern ausgehende Entwurf vom J. 1406 bestimmt gleichfalls, dass Riga den Kaufleuten aus Polozk und ganz Litauen den Gross- und Kleinhandel in Riga mit Gästen und Bürgern ohne Ausnahme gestatten soll und umgekehrt Polozk ebenso den Rigensern. Am Schlusse dieser Bestimmung heisst es aber, dass in Bezug auf diese Dinge die alten Privilegien Rigas in Kraft bleiben sollen. Der Umstand, dass dieser Vorbehalt am Rande als Zusatz bezeichnet ist [3]), lässt darauf schliessen, dass gerade Riga der Forderung eines ganz unbeschränkten Handelsverkehrs der Litauer auf alle Fälle die gefährliche Spitze abbrechen wollte. In dem Hauptvertrage [4]) wird dann in der That, unter Annäherung an das in Riga geltende Recht, den Kaufleuten beider Theile zwar freier Kauf und Verkauf gestattet, der Kleinhandel aber untersagt und nähere Bestimmungen darüber zu treffen jeder Stadt überlassen. Ferner stellt der Vertrag den beiderseitigen Kaufleuten die Reise in den umliegenden Distrikt zu Wasser und zu Lande frei, behält aber beiden Theilen das Recht vor, eine Niederlage einzurichten, die dann in der Weise, wie sie eingerichtet wird, beobachtet werden soll [5]). Im Grunde blieb also auch die zukünftige Gestaltung des Handelsbetriebs der Gäste dem freien Ermessen beider Theile überlassen.

[1]) Hildebrand, Das rigische Schuldbuch (1286—1352) S. LXXVII ff.; Mettig, Gesch. d. Stadt Riga S. 111.

[2]) Kunze, HUB. 5 n. 665 u. 672. Vgl. Hildebrand, Das deutsche Kontor zu Polozk, Baltische Monatsschrift Bd. 22 S. 377 Anm. *

[3]) Kunze, HUB. 5 n. 725 § 2. [4]) a. a. O. u. 726 § 2.

[5]) Dieselben Bestimmungen auch in der Ratifikationsurkunde vom 14 Mai 1407, Kunze 5 n. 782.

Denn mit dem ausdrücklichen Verzicht auf das Recht zum Widerspruch gegen eine Stapeleinrichtung von beliebiger Schärfe verlor man auch die Aussicht auf erfolgreichen Widerstand gegen eine engherzige Behandlung der Gäste. Auch an dieser Stelle tritt der Gedanke an einen Stapel auf, und es ist bemerkenswerth, dass von einer Fahrt der Russen aus der Flussmündung in die See im Vertrage nicht die Rede ist[1]). Die Bestimmung des alten Friedens mit dem Smolensker Fürsten, die den Russen die ungehinderte Fahrt von Gotland nach Lübeck zusicherte[2]), war Riga ein Dorn im Auge[3]). Die Polozker haben ihre Absicht nicht aufgegeben, aus der Flussmündung die See befahren zu können[4]), aber sie haben dieses Ziel nicht erreicht.

Auf der anderen Seite hatte Riga den von der See her kommenden deutschen Gästen schon früher die Bergfahrt auf der Düna verwehrt. Auf einer Zusammenkunft in Danzig im Mai 1366 vereinbarten lübische Gesandte mit dem Ordensmeister, dass den Lübeckern gleich den Livländern die Fahrt auf der Düna landeinwärts freistehen solle. Dennoch klagte Lübeck im Herbst des nächsten Jahres, den Lübeckern werde dieser Zugang auf der Düna nach Russland verschlossen, während die Livländer ihn benutzten[5]). Ob die Beschwerde einen augenblicklichen Erfolg hatte, ist nicht ersichtlich. Jedenfalls war er nicht dauernd. Denn Riga legte den hansischen Kaufleuten nach wie vor Hindernisse in den Weg. Schon im J. 1373 während des Aufenthaltes einer hansischen Gesandt-

[1]) Gegen Hildebrand a. a. O. S. 351. [2]) Höhlbaum, HUB. 1 n. 232 § 20.

[3]) Die beiden Gesandten Rigas, die zu Anfang d. J. 1399 mit dem Grossfürsten Witowt von Litauen über den Handel nach Polozk und Smolensk unterhandelten, schrieben am 31. Januar an Riga mit Beziehung auf die oben erwähnte Smolensker Vertragsurkunde: *„wante dar steet ynne, alze hii | = gii] wol weten, dat de Russen möghen segelen van Gotlande in die Travene, und dar slöte wii uns sere an“*; Kunze, HUB. 5 n. 364.

[4]) Hildebrand S. 351.

[5]) Koppmann, HR. 3 S. 21 f.; Kunze, HUB. 4 n. 225. Vgl. Daenell, Gesch. d. deutschen Hanse i. d. zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts S. 45 f., 177.

schaft in Nowgorod, an welcher Rathsgesandte Lübecks, Wisbys und der drei grossen livländischen Städte theilnahmen, ist von der Dünafahrt die Rede gewesen und augenscheinlich ein Lübeck befriedigendes Abkommen getroffen worden[1]). Aber es wurde nicht beobachtet. Die Lübecker Tagfahrt vom Oktober 1383, auf der neben Vertretern aus fast allen hansischen Städtegruppen auch ein Gesandter Rigas zugegen war, sah sich wieder veranlasst, den Ordensmeister und Riga zu bitten, gemäss der Vereinbarung von 1373 dem gemeinen Kaufmann mit seinen Waaren die Fahrt auf der Düna ins Innere zu gestatten. Sie betont, dass dem Kaufmann die Dünafahrt von alten Zeiten her völlig frei gestanden habe[2]). Der Erfolg war nicht besser als vordem. Keine fünf Jahre später, als man in Lübeck über die Abordnung einer Gesandtschaft an den Ordensmeister und die livländischen Bischöfe berieth, wurde in der Instruktion der Gesandten auch die Dünafahrt wieder in einer Weise berührt, die darauf schliessen lässt, dass die früheren Wünsche der Städte unerfüllt geblieben waren und dass man gern die Gelegenheit ergriff, um die Frage wieder in Fluss zu bringen[3]). Die Gesandtschaft sollte den Abbruch des Verkehrs mit Russland in Vorschlag bringen. Gehen Meister und Bischöfe darauf ein, so sollen die Gesandten die gänzliche Schliessung der Düna, also die Einstellung des Dünahandels beantragen. Wollen die Livländer dies nicht, so haben die Gesandten vorzuschlagen, dass dem gemeinen Kaufmann gleich den Livländern die Fahrt auf der Düna hinauf offen stehe. Geht auch das nicht durch, so sollen sie verlangen, dass der Kaufmann die Düna gleich den Bürgern Rigas befahren dürfe. Jedenfalls ist nach dem Friedensschluss mit Nowgorod im Anfang des J. 1392 die Dünafahrt zwischen den Gesandten Lübecks und Wisbys und den livländischen Städten nochmals zur Sprache gekommen. Das Ergebniss der Verhandlungen, welches darin bestand, dass Lübeck und Riga

[1]) Koppmann, HR. 2 n. 68, 69, 268 sammt dessen Hinweis S. 327 Anm. 1; Kunze, HUB. 4 n. 782. [2]) Koppmann, HR. 2 n. 266 § 16, n. 268. [3]) a. a. O. n. 380 § 14.

der urkundliche Beweis für ihre Rechte auf den Verkehr in und aus Livland zugeschoben wurde, war thatsächlich nichts weniger als günstig für die fremden Kaufleute [1]). Riga hat sein Ziel beharrlich weiter verfolgt. Wir sahen, dass der Gedanke an einen Stapel ihm nicht fremd war. Die Lübecker und die anderen hansischen Kaufleute blieben im wesentlichen darauf angewiesen, sich durch direkten Handel mit den russischen Gästen in Riga in den Besitz der russischen Landesprodukte zu setzen. Die Lübecker haben auch hier mit alter Geschicklichkeit und gutem Erfolge gearbeitet. Aber Riga that dann den letzten Schritt, indem es Ende des J. 1459 oder zu Anfang 1460 den Handel zwischen Gast und Gast überhaupt verbot und trotz der Beschwerden Lübecks bei ihm und den livländischen Städten dieses Verbot aufrecht hielt [2]).

Der Inhalt der vorstehenden Erörterungen lässt sich in Kürze etwa in den folgenden Sätzen zusammenfassen. Die für den Fernverkehr bestimmte Waarenmenge oder doch ihr überwiegender Theil, die von Oberdeutschland her in das Tiefland gelangte oder die in der deutschen Tiefebene oder in den grösstentheils nichtdeutschen Flussgebieten der Weichsel, des Niemen und der Düna hervorgebracht wurde, kam auf ihrem Wege zunächst in deutsche Städte und in den Besitz der deutschen Kaufmannschaften, und wurde in der Hauptsache erst durch diese dem Auslande übergeben. Mit anderen Worten: für das Ausland bildeten hauptsächlich diejenigen Städte, deren Kaufmannschaften die bezeichneten Waarenmengen aufnahmen und sie dann weiter, selbst oder durch Nichteinheimische deutscher oder nichtdeutscher Nationalität, ins Ausland beförderten, die Grenzplätze eines wenn nicht politisch so jedenfalls handelspolitisch ziemlich geschlossenen Gebietes. Dieses Gesammtgebiet waren die Stromgebiete der Flüsse vom Rhein bis zur Düna. Diese wirthschaftlich-kommer-

[1]) a. a. O. 4 n. 47 § 9, 8 S. 620 f.

[2]) Von der Ropp, HR. 4 n. 757 § 1, 758, 764, 766, 767, 770. Vgl. Siewert, Gesch. u. Urk. der Rigafahrer in Lübeck S. 155.

zielle Einheit ist zunächst durch die Eroberung und Kolonisation des Ostens vorbereitet und dann allmählich durch Kämpfe und Arbeit im einzelnen weiter ausgestaltet und abgeschlossen worden. Hier früher und dort später gewannen die Kaufmannschaften der bedeutenderen Städte eine Herrschaft über den Verkehr in ihrer Stadt und in deren Umgebung. Wo die Gunst der örtlichen Lage und des Verkehrs eine Hülfe bot, zwangen die Städte den auf Land- und Wasserstrassen sich bewegenden Handel zur Konzentration in und vor ihren Mauern. Ihre Kaufmannschaften suchten sich des ganzen Verkehrs, der durch ihre Thore zog, zu bemächtigen, oder wenigstens eines besonders wichtigen und den grössten Gewinn versprechenden Verkehrszweiges. Die einzelnen Kaufmannschaften, in deren Händen die Verfügung über einen oder mehrere schwer entbehrliche Massenartikel lag, bedeuteten vielfach eine nicht zu unterschätzende wirthschaftliche Macht. Diese Städte bildeten also sowohl im Inlande wie dem Auslande gegenüber Stützpunkte der Verkehrskonzentration, feste Plätze im handelspolitischen Sinne vor allem gegen das Ausland, dessen begreifliches Streben dahin ging, überall unmittelbar in den Besitz der Waaren zu gelangen, die es nicht entbehren konnte oder nur ungern vermisste. Im allgemeinen wuchs im Mittelalter und über dieses hinaus bei den deutschen Kaufmannschaften und in der Handelspolitik der Städte das Bedürfniss, den fremden Wettbewerb, wo es immer anging, zurückzudrängen und den einheimischen Handel nach Kräften zu stärken. Fand eine von der Natur und der Verkehrsentwicklung bevorzugte Stadt die Gelegenheit günstig zur Beherrschung des Verkehrs oder eines bedeutenden Zweiges desselben, so zog sie auch den Nutzen daraus am liebsten für sich allein. Sie behielt die nutzbringende Ausübung dieser Herrschaft ihren Bürgern vor und schloss die Nichtbürger davon aus. Das Maass der Betheiligung der Fremden richtete sich vorzüglich in den grösseren Verkehrsmittelpunkten nach dem Grade der Sicherheit dieses Verkehrsmonopols für die Einheimischen und nach dem Grade der Unent-

behrlichkeit des so monopolisirten Verkehrs oder Verkehrszweiges für die Fremden.

Es ist erklärlich, dass schon die Streitigkeiten der Städte unter einander um dieses kommerzielle Uebergewicht im engeren Kreise heftig waren. Wichtiger aber in Folge dieser Verkehrskonzentration war der Konkurrenzkampf mit dem Auslande an solchen Verkehrsmittelpunkten. Denn eben darauf kam nicht wenig an, ob — abgesehen von dem Eindringen zahlreicher ausländischer Kaufleute in das Innere Deutschlands — die auf den Tieflandsströmen und zu Lande an die politischen oder handelspolitischen Grenzen Niederdeutschlands beförderten Waaren in grösserer oder überwiegender Menge dort sogleich in die Hände auswärtiger Händler übergehen und von diesen weiter versandt werden würden, oder ob sie zunächst in den Besitz der deutschen Kaufmannschaften gelangten und von diesen entweder an auswärtige Händler abgegeben oder von ihnen selbst dem Auslande zugeführt wurden. Unter diesem Gesichtspunkt erscheint die Behandlung der Gäste von wesentlicher Bedeutung. An den grösseren Stapelplätzen strebt die Entwicklung des Gastrechts, soweit sie sich erkennen lässt, augenscheinlich dem Ziele zu, dass die Fremden ganz allgemein oder bei einem besonders wichtigen Handelszweige von den Vortheilen des direkten Handels unter einander ausgeschlossen werden sollten. Dieser Ausschluss traf freilich Deutsche und Nichtdeutsche, Hansen und Aussenhansen. Immerhin hätten, was auch angesichts der im dritten Kapitel zu erwähnenden, von der Hanse gegen die Fremden ergriffenen Massregeln behauptet werden darf, die Vorteile der Zurückdrängung der Nichtdeutschen sowie der abseits von der gemeinsamen Entwicklung des niederdeutsch-hansischen Handels stehenden Fremden, wie der Holländer und Seeländer, die Nachtheile des Ausschlusses der Landsleute aufgewogen. Indessen ist jenes Ziel, wie wir sahen, an wichtigen Punkten wenigstens erst spät erreicht worden.

Auch die natürlichen Vorteile des niederdeutschen Stromsystems und die handelspolitische Herrschaft einzelner Städte über den Verkehr auf ihren Strömen oder über

ihre nähere Umgebung reichten nun aber allein nicht aus zur Herstellung einer festen Einheit des gesammten niederdeutschen Handels und, im Ringen mit dem Auslande, zur Behauptung der kommerziellen Selbständigkeit Niederdeutschlands. Der Werth dieser Vorzüge kam recht eigentlich zur Geltung erst durch ihre Verbindung mit dem stärksten Einigungsband: durch die Herrschaft über den westöstlichen Verkehrszug zu Wasser und zu Land. Die kostbareren, den reichsten Nutzen abwerfenden, doch leichter zu bewegenden Produkte des Ostens, Westens und Südens konnten auf den Strassen des Tieflandes in beliebige Ferne geführt, und ausserdem andere werthvolle, für einen nicht allzu weiten Landtransport geeignete Waaren wie Getränke, Fische, Salz u. a. in zahllose Städte, Städtchen und Dörfer vertheilt werden. Der grösste Theil dieses Verkehres bewegte sich aber zu Wasser über die Ost- und die Nordsee, seit dem 13. Jahrhundert immer häufiger beide Meere in direkter oder wenig unterbrochener Fahrt durcheilend. Dieser Handelszug verband die englischen Küsten und die Mündungsländer von Schelde, Maas und Rhein, später auch die französischen, spanischen und portugiesischen Küsten mit der Mündung der meisten Tieflandsflüsse und vor allem mit den preussischen und livländischen Häfen und mit der Newa. In diesem letzteren Verkehr hatten die niederdeutschen Kaufleute seit der Mitte des dreizehnten Jahrhunderts eine entschiedene Vorherrschaft gewonnen. Auch im vierzehnten ist ihnen auf diesem Gebiet ein gefährlicher Wettbewerb der Ausländer noch nicht erwachsen. Diese Herrschaft über den westöstlichen Verkehrszug bedeutete zugleich einen handelspolitischen Schutz der Flussmündungen und des an ihnen konzentrirten Verkehrs. Denn dem Schiffsverkehr, der über die Ost- und Nordsee hin die Ostländer mit den Westreichen verband, fiel von selbst auch der Transport der Waaren oder ihres überwiegenden Theiles zu, die in den deutschen Mündungsstädten und Küstenhäfen zur Ausfuhr ins Ausland bereit lagen. Man kann daher wohl sagen, dass in der Kette der Verkehrslinien, welche durch die grossen und kleinen,

auf das Meer hinstrebenden Flussfäden bezeichnet wurde, der westöstliche Handelszug gewissermassen den befestigenden Einschlag bildete.

Mehrere Umstände begünstigten also gerade in Niederdeutschland die Zusammenfassung der Städte und Kaufmannschaften zu einer so weitgespannten und doch kraftvollen handelspolitischen Einheit, wie sie in der deutschen Hanse zur Erscheinung kam: Die gemeinsame Besitzergreifung der Territorien im Stromgebiet oder an den Mündungen der grossen Tieflandsflüsse, die hierdurch ermöglichte kommerzielle Herrschaft über den auf den Tieflandsflüssen oder in ihrer Richtung sich auf die See hin bewegenden Waarenverkehr, die Einheitlichkeit dieses ganzen Stromsystems, das Streben nach Bevorzugung des einheimischen Handels und nach Abwehrung des Auslandes vom unmittelbaren Verkehr mit den Ursprungsländern, die Ueberlegenheit der Niederdeutschen im Ost- und Nordseehandel, welcher die wichtigsten Punkte des Auslandes untereinander und mit den niederdeutschen Flussmündungen in lebhafte Handelsverbindung setzte. Haben diese Umstände die Bildung der niederdeutsch-hansischen Einheit zum Theil ermöglicht und zum Theil erleichtert, so liegt es nahe, ihnen auch bei der Frage nach den Gründen des Zerfalles dieser Einheit, nach den Ursachen der Auflösung des hansischen Handelssystems, Beachtung zu schenken.

Zweites Kapitel.

Politik der Hanse von der Mitte des vierzehnten bis zur Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts.

Der zwanzigjährige Zeitraum von der Mitte des 14. Jahrhunderts, als der hansische Name der Gesammtheit zuerst erschien, bis zum Jahre 1370, in welchem am 24. Mai der Stralsunder Friede abgeschlossen wurde, umspannt eine Reihe höchst bedeutsamer Ereignisse. In ihn fallen die beiden Kriege mit Waldemar Atterdag sammt dem Friedensschlusse, die Erwerbung der grossen flandrischen Freibriefe im J. 1360 und endlich, mit der Unterwerfung der auswärtigen Niederlassungen unter die Leitung der Städte, die Anfänge einer inneren Ausbildung des hansischen Handelssystems. Von der letzteren wird später noch zu reden sein. Der handelspolitische Sieg der Hanse über Flandern in allen wesentlichen und erreichbaren Punkten befestigte hier ihre Herrschaft an der Stelle, wo sich noch ganz vorwiegend durch ihre Vermittlung der Osten mit dem Süden und Westen kommerziell und auch kulturell verknüpfte. Die Grundlage, welche ihr die Privilegien vom J. 1360 für ihren Verkehr und Handel in und mit Flandern gewährten, war jetzt so breit und ihre Begünstigung so augenfällig, dass sie nicht mit Unrecht sagen konnte, sie besitze in Flandern grössere Rechte als in anderen Ländern[1]). Das vierzehnte Jahrhundert war die Blüthezeit des brüggischen Handels. Erst allmählich im Laufe des fünfzehnten Jahrhunderts haben politische Neubildungen, vornehmlich die Vereinigung der Länder an

[1]) Koppmann, HR. 3 n. 198 § 9.

den Mündungen des Rheins, der Maas und der Schelde unter der Herrschaft der burgundischen Dynastie, innerstädtische Bewegungen und das Missgeschick der Versandung seines Hafens am meisten dazu beigetragen, den Vorrang Brügges zu brechen.

Wie in Flandern die Behauptung und Befestigung der im J. 1360 gewonnenen Stellung in der Folge als das wichtigste Ziel der hansischen Politik erschien, war auch im Norden ihr Bestreben darauf gerichtet, die Früchte ihres Sieges über Waldemar Atterdag nicht verloren gehen zu lassen. Im Stralsunder Frieden erlangte die Hanse die Anerkennung der von den einzelnen Städten seit langer Zeit erhobenen Forderungen, welche ihrem Verkehr auf Schonen Ordnung und Sicherheit verbürgen sollten. Dieser Freibrief bildete durch länger als zwei Jahrhunderte die Rechtsgrundlage für die Beziehungen der Hanse zu Schonen und Dänemark. Die Vertheidigung dieses Siegespreises war gerade im ersten Menschenalter nach dem glücklichen Frieden nicht leicht. Aber der klugen Politik Lübecks gelang es, im rechten Zeitpunkt die Vortheile der politischen Lage zu Gunsten der Hanse wahrzunehmen und nacheinander die wiederholte Anerkennung ihrer nordischen Privilegien zu erreichen.

In den ersten fünfzehn Jahren schien die Hanse gedeckt durch den Besitz der wichtigsten Schlösser am Sunde, die ihr im Frieden verpfändet worden waren. Diese waren zwar der Gesammtheit der in der Kölner Konföderation vereinigten Städte übertragen und bildeten als gemeinsame Errungenschaft das Objekt, in welchem allein der Fortbestand der Konföderation noch äusserlich erkennbar war, aber die Behauptung und die Verwaltung dieser Vesten lag fast gänzlich in den Händen der wendischen Städte [1]). Unter diesen erhob sich Lübeck immer noch höher über seine Nachbarn. Ihm ist neben anderen materiellen Vortheilen der Löwenantheil an dem Aufsehen und dem Ruhm des erfochtenen Sieges zugefallen. Schon

[1]) Vgl. Daenell, Die Kölner Konföderation vom J. 1367 und die schonischen Pfandschaften S. 25 ff.

in den nächsten Jahrzehnten wird einmal die Behauptung aufgestellt, dass Lübeck auch in den die hansischen Handelsinteressen nicht unmittelbar berührenden Fragen einen massgebenden Einfluss auf die ganze Hanse ausübe[1]. Lübeck war deshalb die berufenste Stadt zur Leitung der hansischen Angelegenheiten, weil bei ihr allgemeinhansische, territoriale und lokale Interessen am vollkommensten zusammenfielen.

Die Richtung, in welcher die Politik Lübecks sich bewegen würde, gab sich bald zu erkennen. Wenn es eine politische Kombination gab, die der Hanse vor jeder anderen gefährlich erschien, so war es die dauernde Vereinigung eines niederdeutschen Territoriums mit einem oder mehreren der nordischen Reiche, keineswegs in demselben Maasse der Zusammenschluss von zwei oder allen nordischen Königreichen unter einander. Denn nur jene schien damals im Stande zu sein, zugleich die territoriale, maritime und kommerzielle Stellung der Hanse ernstlich zu gefährden. Die Verschärfung der ständischen Gegensätze im Reiche erfüllte auch die Hansestädte mit immer tieferem Misstrauen gegen die Tendenzen der fürstlichen Politik. Herzog Albrecht der Grosse von Mecklenburg hatte sich mit Unterstützung des Grafen Heinrich des Eisernen von Holstein bereits im J. 1363 Schwedens bemächtigt, wo sein zweiter Sohn gleichen Namens im nächsten Jahre zum König gewählt und im J. 1365 die beiden Folkunger, Magnus und Hakon, bei Enköping entscheidend besiegt, der erstgenannte gefangen genommen wurde. Nun hatten die Städte, wie bekannt, wenige Jahre später ge-

[1]) Siehe die Supplik eines lübischen Propstes aus der Zeit Urbans VI., in der es heisst: *„civitas Lubicensis . . . est capud et principalis civitas septuaginta septem magnarum civitatum, que habent et per longa tempora habere consueverunt unam ligam seu confederacionem inter se, proprie Henza nuncupatam, ita . . , quidquid tangit illam civitatem Lubicensem vel aliquam de istis, tangit omnes alias, que de liga hujusmodi existunt, et ubi declinat ipsa civitas, omnes civitates declinabunt et declinant; et non solum iste civitates sed eciam ista tria regna videlicet Norwegie, Dacie et Zwecie"*; Hansische Geschichtsblätter 1882 S. 105 ff. Vgl. den Schluss dieses Kapitels.

meinsam mit der gleichfalls gegen Waldemar gerichteten Koalition der Mecklenburger, der Holsteiner und des jütischen Adels das mit Norwegen verbündete Dänemark überwältigt. Aber nur ihnen war es zunächst gelungen, sich im günstigen Augenblick durch den Frieden auch der erstrebten Vortheile wirklich zu bemächtigen. Die Mecklenburger hatten ihr Ziel weiter gesteckt. Ausser Schweden wollte Herzog Albrecht auch Dänemark seinem Hause sichern. Er erwarb in der That im J. 1371 von Waldemar die nächste Anwartschaft auf Dänemark. Als aber nach Waldemars Tode am 24. Oktober 1375 die Königswahl streitig wurde zwischen dessen Enkel Olav, dem Sohne seiner jüngeren Tochter Margaretha und Hakons von Norwegen, und dem anderen Enkel Albrecht, dem Sohne seiner ältesten Tochter Ingeborg und Heinrichs von Mecklenburg, entschied die Zurückhaltung der wendischen Städte zu Olavs Gunsten. Für die Anerkennung Olavs gewährte Hakon sodann die Bestätigung der norwegischen Privilegien, und Olav die des Stralsunder Friedens in allen seinen Theilen, auf die es der Hanse ankam.

Der Tod des alten Herzogs Albrecht verzögerte den Ausbruch des Entscheidungskampfes zwischen Mecklenburg und Dänemark. Da im nächsten Jahre, 1380, auch Hakon starb, gewann die Regierung Margarethas, die von von jetzt an die Regentschaft in Dänemark und Norwegen führte, einen immer festeren Bestand. Nach Hakons Tode ermangelten die norwegischen Privilegien der Hanse ihrer vollen Rechtsbeständigkeit; ferner rückte der Termin für die Auslieferung der Sundschlösser näher heran. Dass die Städte den Besitz dieser Schlösser nicht als die Basis einer weiter greifenden Eroberungs- oder Vergeltungspolitik benutzten, lag in den Verhältnissen der Hanse und des Nordens begründet. Die Besetzung jener Vesten durch die deutschen Städte hatte die Beunruhigung der See weit mehr vermehrt als verringert, und dem hansischen Handel war aus ihr bereits ausserordentlicher Schaden erwachsen. Sie waren nur festzuhalten durch einen zweifellosen Rechtsbruch und durch einen Krieg,

dessen Erfolg unberechenbar war und der, wie die Ereignisse der früheren Jahre voraussehen liessen, selbst nach einem günstigen Verlauf den Handel vor schweren Schädigungen nicht bewahrt haben würde. Ein Krieg der Städte allein oder in der einzig möglichen Verbindung mit Mecklenburg, welches man bereits wiederholt im Stich gelassen hatte, würde auch den Genuss der noch bleibenden reichen Früchte des Sieges über Waldemar leicht in Frage gestellt haben. Die Städte befanden sich hier wehrhaften Völkern gegenüber, und zu einem Eroberungskriege gegen diese fehlte ihnen vor allem die günstige geographische Lage, die grosse Volkszahl und die gewaltigen Reichthümer anderer Stadt- oder Handelsstaaten, wie sie Venedig und Genua oder in späteren Jahrhunderten England besassen [1]). Die Städte lieferten die Schlösser Mitte des J. 1385 aus und erreichten damit wenigstens so viel, dass der Seeraub in den dänischen Gewässern vorläufig fast ganz unterblieb.

Indem nun Margaretha sich zur Lösung der schwedischen Machtfrage anschickte, erlebte sie Missgeschick und Glück in rascher Folge. Im J. 1387 starb König Olav, ihr einziger Sohn, im nächsten Jahre folgte ihm der mecklenburgische Prätendent Albrecht im Tode nach und 1389 lieferte der Sieg bei Aasle den König Albrecht von Schweden in ihre Gewalt. Im Herbst beherrschte sie ganz Schweden bis auf Stockholm, welches die Deutschen für die Mecklenburger behaupteten. Gegenüber diesen Wechselfällen befand sich die Hanse in einer misslichen Lage. Nach Hakons Abgang bedurften ihre norwegischen, nach Olavs Tode die dänischen und nach Albrechts Gefangennahme auch die schwedischen Privilegien der formellen Anerkennung der Herrin dieser drei Reiche. Es war vorauszusehen, dass die Hanse nicht leichten Kaufs eine Anerkennung so mannigfacher und umfassender Rechte davontragen würde.

---

[1]) Diese Auffassung möchte ich dem sehr abfälligen Urtheil, welches Daenell S. 134, besonders S. 143, über die Politik der Städte in der Frage der Sundschlösser fällt, gegenüberstellen. Vgl. auch Kunze, Hansische Geschichtsbl. 1893 S. 154 f., 159.

Die Mecklenburger begannen den Kampf um die Befreiung Albrechts und den Besitz Schwedens, ein Krieg, der die Ostsee von neuem und in viel gefährlicherer Weise mit Seeraub erfüllte und der um so lästiger wurde, als die Banden der Vitalienbrüder seit dem J. 1393 auch die Nordsee heimzusuchen begannen. Vergeblich suchte Margaretha sich Stockholms zu bemächtigen. Erst Mitte des J. 1395 gelang es der vermittelnden Politik der Hanse, den gefangenen König unter Bedingungen zu befreien, deren Nichterfüllung ihn abermals die Freiheit oder Stockholm kosten sollte, welches die Hansestädte pfandweise in eigene Hand und Verwaltung nahmen. Im Besitze dieses Pfandes konnten die Städte sicher hoffen, ihr Ziel zu erreichen [1]). Weitere kriegerische Anstrengungen der Mecklenburger blieben fruchtlos. Die Anlehnung, welche die Mecklenburger beim deutschen Orden suchten, und die Veränderungen der politischen Lage in Polen und Litauen ermunterten zwar den Orden zu einer kräftigen Unternehmung in der Ostsee. Er bemächtigte sich im Frühjahr 1398 Gotlands und schien hierdurch die endgültige Lösung des dänisch-mecklenburgischen Konfliktes wieder in Frage zu stellen. Im Grunde arbeitete er doch thatsächlich den Städten in die Hände. Diese erhielten nicht nur im August ziemlich mühelos die ersehnte Bestätigung aller ihrer Privilegien in den drei nordischen Reichen gegen Auslieferung Stockholms [2]), sondern jene Eroberung Gotlands im Verein mit neuen Anstrengungen der Städte gab auch dem Piratenthum in der Ostsee den letzten Stoss. Während die Hanse sich bemühte, die Seeräuber in der Nordsee unschädlich zu machen, haderte der Hochmeister mit Margaretha und dem neuen Könige Erich jahrelang um den Besitz Gotlands, bis er endlich im J. 1408 gegen eine hohe Geldsumme die Insel zurückgab und förmlich auf sie Verzicht leistete [3]).

[1]) Daenell, Geschichte d. deutschen Hanse S. 121. Vgl. auch die abweichende Auffassung P. Girgensohns, Die skandinavische Politik der Hanse 1375 - 1395 (Upsala Universitets-Arsskrift 1899 I.) S. 183, die beeinflusst zu sein scheint durch die enge Begrenzung der Darstellung auf den genannten Zeitraum.

[2]) Daenell S. 147. [3]) Voigt, Geschichte Preussens 7 S. 14 f.

Um die Wende des Jahrhunderts nahm Margaretha in Nordeuropa eine imposante Stellung ein. In der Krönung ihres Neffen Erich von Pommern zu Kalmar am 17. Juni 1397, die für alle drei Reiche zugleich stattfand, kam deren Vereinigung zum ersten Mal zu feierlichem Ausdruck. Erich war bestimmt zum Erben und Fortsetzer der politischen Bestrebungen Margarethas, die weniger auf innere Verschmelzung der drei Nationen, als auf Stärkung des Königthums und Erhaltung der Suprematie Dänemarks innerhalb der Union gerichtet waren. Was die sogenannte Kalmarische Union enthielt, war die Feststellung einer steten, durch die Forderung strenger Beobachtung des Landfriedens bekräftigten Vereinigung der drei Reiche unter einem gemeinsamen Könige, wobei gegenseitige Hülfsleistung bei Angriffen auf eines von den Reichen und gemeinsame Leitung der auswärtigen Politik durch den König unter Beirath einiger Räthe aus jedem Reiche vorgesehen waren. Dennoch blieb jedem Reiche sein eigenes Gesetz und Recht vorbehalten. Diese Normen stimmten so wenig mit den politischen Grundsätzen Margarethas überein, dass sie es vorzog, den Kalmarer Traktat, ein unverbindliches Schriftstück, nicht zum Staatsgrundgesetz der Union zu erheben[1]). Die Union lag eben nicht so sehr begründet in einem der früheren Entwicklung innewohnenden Trieb und Zwang zur Einheit, als vielmehr in den Thatsachen des Aussterbens der alten nordischen Dynastien, des Svend Estrithson und der Folkunger, sowie der Niederwerfung der Mecklenburger, die als Erbberechtigte in Dänemark wie in Norwegen und als Beherrscher Schwedens den Bestand der Herrschaft Margarethas bedrohten. In dieser Schwäche der Union lag auch der Keim zu ihrer Auflösung. Als Erich, gestützt auf die Macht der drei Reiche, die traditionelle Politik Dänemarks in Südjütland wieder aufnahm, zeigte es sich, dass die Union

[1]) Erslev, Dronning Margrethe og Kalmarunionens grundlæggelse S. 228—235 u. 446—448. Die Litteratur über die Streitfrage bezüglich der staatsrechtlichen Bedeutung der Unionsurkunde verzeichnet D. Schäfer, Gesch. von Dänemark 4. S. 4 Anm. 1.

eine starke Probe zu bestehen nicht im Stande war. Er fand dann auch in der Hanse einen unüberwindlichen Gegner.

Das staunenswerthe Anwachsen der Macht Margarethas hat einer kräftigen Entwicklung der Hanse keinen Einhalt gethan. Lübecks Politik ist es gerade gewesen, die den Bestrebungen der Königin und der Vereinigung der nordischen Reiche die Wege geebnet hat. Das Resultat der Beziehungen der Hanse zu Margaretha war, dass jene ihren Besitzstand an Freiheiten im Norden behauptete, an Einfluss nicht verloren hatte und durch die Wucht ihres auch innerlich mehr gefestigten Systems wirthschaftlich nur noch stärker auf den Norden drückte. Auch Margaretha, so entschieden sie die Unabhängigkeit ihrer Politik wahrte, hielt doch ihre Reiche dem Eindringen des deutschen Kultureinflusses offen. Nicht nur in Dänemark, sondern auch in Schweden dauerte unter ihr die Einwanderung und Festsetzung des deutschen Adels noch fort [1]). Angesichts der zahllosen Klagen über die Verwüstungen, welche das Piratenwesen gerade in dem Menschenalter nach dem Stralsunder Frieden in Ostsee und Nordsee angerichtet hatte, könnte man freilich dazu neigen, die innere Kräftigung der Hanse zu leugnen. Aber es ist nicht nur zu beachten, dass die Ueberlieferung, welche naturgemäss das Aufsehenerregende, Ungewöhnliche und Unregelmässige verzeichnet, das Andenken an solche bewegte Zeiten leicht einseitig beeinflusst. Es kann auch im übrigen kein Zweifel sein, dass sich die Hanse trotz vielfacher Schwierigkeiten und empfindlicher Stösse doch auf allen Seiten ihres weiten Interessengebietes im alten Besitzstande erhielt, die Grundlagen ihrer Stellung verbesserte, zu neuen Unternehmungen fortschritt und auch in dem schwieriger werdenden Wettbewerb mit den Eindringlingen in das Innere ihres Gebietes noch nirgends ihr Uebergewicht ernstlich bedroht sah. Indem wir auf ihre Thätigkeit an anderen Punkten des Auslandes eingehen, greifen wir schon über das Ende der Regierung Margarethas hinaus.

[1]) Erslev S. 271—279. Ueber die Deutschen in Schweden gegen Ende des 14. Jahrhts. vgl. auch Girgensohn S. 57 ff., 185 ff. Beilage I.

Die Häufigkeit der Störungen des hansischen Handels mit Russland und Litauen durch die Beschlagnahme der Personen und Waaren der deutschen Kaufleute in Nowgorod, Pskow oder Polozk erklärt sich aus der Eigenart dieser kommerziellen und politischen Beziehungen: aus den unsicheren und unfriedlichen Zuständen an den Grenzen der deutschen und russisch-litauischen Gebiete, aus den argen Betrügereien im Handelsverkehr, aus dem gegenseitigen unausrottbaren Misstrauen und aus der Geltendmachung unerfüllbarer Ansprüche, wie z. B. Nowgorod für die den Russen auf der See zustossenden Unglücksfälle die Hansestädte verantwortlich machen wollte[1]). Nach längeren Streitigkeiten und Verhandlungen gelang es endlich im J. 1392 einer hansischen Gesandtschaft, an deren Spitze der Lübecker Rathsherr Johann Niebur stand, mit Nowgorod einen allgemeinen Vertrag abzuschliessen, der dem Verkehr beider Theile wieder die herkömmliche Freiheit zusicherte[2]). Dieser Friede, die „Kreuzküssung Nieburs", erschien im 15. Jahrhundert als die vertragsmässige Grundlage für den Verkehr der Deutschen mit Nowgorod. An den Abschluss dieses Vertrages schloss sich die Neubestätigung der Ordnung des deutschen Hofes in Nowgorod. Damit stand weiterhin in Zusammenhang, dass Riga im J. 1393 der deutschen Genossenschaft in Polozk neue Statuten verlieh, welche fortan als das Grundgesetz derselben galten[3]). In die Regierung des erst 1430 gestorbenen Grossfürsten Witowt von Litauen fällt die Blüthe dieser Niederlassung, die auch den Verkehr mit Witebsk, Smolensk, Nowgorod und Moskau vermittelte. Der Friede von Kopussa, der im J. 1406 zwischen Polozk und Riga abgeschlossen und im nächsten Jahre ratificirt wurde[4]), blieb auf lange Zeit hinaus das verkehrsrechtliche Fundament für diesen Zweig des deutsch-litauischen Handels. Nach wiederholten Unterbrechungen des Verkehrs ist der

---

[1]) Vgl. Hildebrand, Das deutsche Kontor in Polozk S. 354 ff., Liv-, Esth- u. Kurl. UB. 7 S XXXI. [2]) Kunze, HUB. 4 n. 1080.
[3]) Kunze, HUB. 5 n. 125; Hildebrand S. 347. [4]) Siehe oben S. 63 f.

Vertrag im J. 1439 von dem Grossfürsten Sigismund und im J. 1447 von Kasimir IV. bestätigt worden.

Der Einsicht Witowts verdankte auch eine andere Niederlassung der deutschen Kaufleute ihre Entstehung. Sein Friedensvertrag mit dem deutschen Orden auf Sallinwerder im Oktober 1398 verbürgte dessen Unterthanen freien und sicheren Handelsbetrieb in Litauen. Witowt erlaubte dazu den preussischen Kaufleuten die Gründung einer Niederlassung in Kowno am Niemen, dem Hauptstapelplatz Litauens, durch welche vornehmlich der Handel Danzigs mit Litauen und Russland neue Anregung und Stetigkeit gewann [1]). Der früheste, im J. 1390 unternommene Versuch der Polen, mit Vernachlässigung der grossen Wasserstrassen einen neuen Handelszug zwischen den Ländern an der mittleren und oberen Weichsel und den pommerschen Ostseehäfen herzustellen, dadurch den polnischen Handel von der mittleren Oder und der unteren Weichsel abzuziehen und ihn zwischen den beiden Strömen nach der Küste hindurch zu lenken, hatte nur vorübergehenden Erfolg. Herzog Bogislaw IV. von Pommern-Wolgast und seine Städte bemühten sich zwar, den weiter nach Flandern gerichteten Handel der Polen in ihren Häfen durch Verkehrs- und Zollvergünstigungen zu erleichtern. Aber dieser neue, hauptsächlich die Warthe benutzende Weg ist nur wenige Jahre in Gebrauch gewesen. Nach kurzer Abweichung von der Bahn, die der Lauf der Weichsel den Polen vorzeichnete, richtete der polnische Handel wieder seinen Weg nach Thorn [2]). Später haben die Polen diese Versuche wieder aufgenommen.

Seit dem Anfang des 15. Jahrhunderts beginnen die Bestrebungen der livländischen Städte, die Leitung der Angelegenheiten der hansischen Niederlassung in Nowgorod an sich zu ziehen und den Einfluss der überseeischen Städte, besonders Lübecks und Wisbys, welches freilich

[1]) Hirsch S. 160 ff. [2]) Daenell, Polen und die Hanse S. 324 ff. Nach den Krakauer Stadtrechnungen wurde diese „*via nova versus Flandriam*“ nachweislich in den J. 1391—1393 benutzt, ob im J. 1394 ist ganz unsicher, vielleicht aber unwahrscheinlich in den J. 1395—1397, später sicher nicht mehr; s. Daenell S. 326, 330.

längst nicht mehr auf der Höhe seiner früheren kommerziellen und politischen Bedeutung stand, zurückzudrängen. Trotz wiederholter und scharfer Beschlüsse hansischer Tagfahrten gegen das eigenmächtige Verfahren der livländischen Städte und zu Gunsten der Autorität Lübecks hat der Einfluss jener Städte auf das Kontor zu Nowgorod unaufhaltsam zugenommen[1]. Unter dem Kriege der Hansestädte mit Erich von Dänemark und den Streifzügen der hansischen Freibeuter hat auch der Handel mit Russland und der Hof von S. Peter schwer zu leiden gehabt. Jedoch blieb das Verhältniss zu Nowgorod, von geringeren Störungen abgesehen, erträglich, bis die Ermordung eines Dolmetschers des Junkers Gerhard von Kleve durch die Russen im Herbst 1438 den Anstoss gab zu heftigeren Zerwürfnissen, die dann weiter zu offenem Kriege mit Nowgorod führten[2].

An anderen Stellen gelang es der Hanse, frühere Rivalen in den Hintergrund zu drängen. In den ersten anderthalb Jahrzehnten nach dem Stralsunder Frieden erleichterte der Besitz der Sundschlösser ihr Bestreben, die Schotten, Engländer und Walen vom Schonenverkehr auszuschliessen. Auch gegen die Holländer und Seeländer, die im Bunde mit den Hansestädten gegen Waldemar Atterdag siegreich um die alten Rechte in Schonen gekämpft hatten, ergriff man Massregeln, als ihre Konkurrenz lästig zu werden begann[3]. In Bergen gingen die Hansen in der entschiedensten Weise vor. Die Engländer, welche sich während des Krieges dort festgesetzt hatten, wurden gewaltsam daraus vertrieben. Die Hanse befestigte hier ihre Herrschaft dauernd, obwohl Bergen wiederholt von den Vitalienbrüdern überfallen und geplündert wurde[4]. Der Aktivhandel der Norweger nach England war um die Wende des Jahrhunderts ganz unansehnlich geworden.

---

[1]) Von der Ropp, HR. 1 S. XV—XVII. [2]) Schwartz, Liv-, Esth- u. Kurl. UB. 10 S. XVI ff.

[3]) Schäfer, Das Buch des Lüb. Vogts auf Schonen S. XXXVII.

[4]) Koppmann, HR. 3 n. 318 § 1. Keutgen, Die Beziehungen der Hanse zu England im letzten Drittel des 14. Jahrhunderts S. 55 f.

Seit dem J. 1402 begegnet im 15. Jahrhundert kein norwegisches Schiff mehr in den englischen Zollrollen. Den Fernhandel Norwegens besorgen fast ausschliesslich die Hansen [1]).

Die weitgehenden Freiheiten, welche die Hanse im J. 1360 in Flandern erworben hatte, konnten nicht ohne neue Kämpfe behauptet werden. Anfänglich erschienen die Beschwerden über Missstände in Flandern geringfügig; erst um die Mitte des achten Jahrzehnts wurden sie bedenklicher. Das wenig geschickte Verhalten der deutschen Genossenschaft in Brügge, die erst um diese Zeit ihre innere Organisation vollkommener ausgestaltete [2]), trug nicht zur Besserung der Lage bei. Unerträglich wurden die Verhältnisse durch die Kapereien im Gefolge des englisch-französischen Krieges und die unausbleiblichen Verheerungen, mit welchen der hansische Handel in dem Bürgerkriege der Genter und der flandrischen Kommunen unter Philipp von Arteveldes Führung gegen Graf Ludwig III. heimgesucht wurde. Die Niederlage der Aufständischen bei Roosebeke zersprengte die hansische Niederlassung und traf den Handel aufs schwerste. Graf Albrecht von Holland benutzte die Gelegenheit, um für die Uebersiedelung der Niederlassung nach Dordrecht, dem benachbarten Stapelplatz des Maas- und Rheinhandels, Anerbietungen zu machen. Man konnte sich aber auch jetzt nicht leicht dazu entschliessen. Erst nach mehrjährigen Verhandlungen mit Flandern und Holland brach die Hanse ihren Verkehr mit jenem ab und verlegte die Niederlassung nach Dordrecht [3]). Nun begannen von flandrischer Seite ernstliche Werbungen. Ein Einverständniss wurde deshalb nicht so bald erzielt, weil die Hanse zwar keine neuen Freiheiten schwerwiegender Art — denn das Wesentliche enthielt doch der Freibrief vom J. 1360 —, aber eine ausgesuchte Genugthuung und hohen Schadenersatz forderte. Im J. 1391 bewilligte Flandern diese Forderungen. Am Ende des nächsten Jahres kehrten die hansischen Kaufleute

[1]) Bugge S. 168 f. [2]) Darauf komme ich an anderer Stelle zurück. [3]) Kunze, HUB. 4 S. XI f.; Daenell, Gesch. d. Hanse S. 21 ff.

nach Brügge zurück. Der neue Landesherr, Philipp der Kühne von Burgund, seit Ludwig von Males Abgang im Januar 1384 dessen Nachfolger in Flandern und Artois, bestätigte im Mai 1392 der Hanse ihre alten Privilegien und beurkundete die neuen Zusicherungen. Ihm folgten die flandrischen Lede im Juni [1]). Der Streit endete so mit einem entschiedenen Siege der Hanse um dieselbe Zeit, als auch, wie oben erwähnt, im äussersten Osten der Handel wieder in sichere Bahnen geleitet wurde. Die direkte Verbindung Flanderns mit Russland, das Rückgrat des hansischen Handels, war noch fast konkurrenzlos in den Händen der Hansestädte.

Nach der Rückkehr suchte das brüggische Kontor an wichtigen Stellen in den Nachbarlandschaften feste Stützpunkte für seinen Verkehr zu gewinnen. Zwar gelang ihm dies nicht in Holland, wo Graf Albrecht schon vor dem Abzug der hansischen Kaufleute in ihre alte Residenz die nur auf Widerruf verliehenen Freiheiten cassirt hatte. Weitere Bemühungen, ein Privileg in Holland zu erwerben, blieben fruchtlos [2]). Grösseren Erfolg hatte das Kontor hingegen in Brabant. Auch mit diesem Lande war vor der letzten Uebersiedelung nach Dordrecht der Verkehr abgebrochen worden. Herzog Philipp verlieh im J. 1393 den hansischen Kaufleuten einen Freibrief, der ihren Verkehr in Mecheln unter den Schutz des Stadtrechts stellte [3]). Gleichzeitig bemühte man sich, auch in Antwerpen wieder festen Fuss zu fassen. Einige Zeit lang hinderte die Eifersucht der flandrischen Städte die Erfüllung dieses Wunsches. Nachdem aber im J. 1400 ein Zoll- und Accise-privileg für den Verkehr in Antwerpen, freilich nur auf wenige Jahre, erworben und im J. 1407 auf kurze Frist erneuert worden war, gewann endlich im J. 1409 der hansische Handel mit der Scheldestadt und ihren bedeutenden Märkten durch den umfassenden und auf ewige Zeit lautenden Freibrief Herzog Antons von Brabant für die Zukunft ein sicheres Fundament [4]).

---

[1]) Kunze, HUB. 5 n. 9—17, 22—28. [2]) Daenell S. 32, 163 f.
[3]) Kunze, HUB. 5 n. 114, 115. [4]) a. a. O. n. 424, 777, 874.

Der Fürsorge Rigas für seine Niederlassung in Polozk und Danzigs für die seinige in Kowno im Osten entsprachen im Westen die Bemühungen Hamburgs um den Bestand und das Gedeihen seiner Sonderhansen in Holland und Flandern. In den J. 1358, 1365, 1380 und 1402 haben diese Hamburger Hansen in Staveren, Amsterdam und Sluis ihre erste oder eine neue Organisation erhalten; die in Staveren ist zweimal mit zehnjährigen Privilegien ausgestattet worden [1].

Ein kräftiges Eintreten der Hanse für ihren Handel in Flandern, der trotz der Freibriefe vom J. 1392 unter mannigfachen Belästigungen zu leiden hatte, wurde zunächst durch den Lübecker Aufruhr verhindert. Auch das Ergebniss der Verhandlungen einer hansischen Gesandtschaft, die in der Mitte des J. 1425 in Brügge und Gent verweilte, mit den vier Leden Flanderns war so wenig zufriedenstellend, dass die Lübecker Tagfahrt des nächsten Jahres von diesen bessere Erklärungen und ausreichende Genugthuung forderte, ausserdem aber bereits einen Wechsel der Residenz des Kaufmanns ins Auge fasste [2]. Dann aber nahm wieder der nordische Krieg die Kräfte der Städte in Anspruch. Auch später wurde ohne viel Erfolg verhandelt, bis die im Juni 1436 begangene Ermordung einer grossen Zahl hansischer Schiffer und Kaufleute in Sluis und die im Mai 1437 folgende Erhebung Brügges gegen Philipp von Burgund den Abzug des Kontors nach Antwerpen nothwendig machten. Die im nächsten Jahre vollzogene Sühne mit Flandern war aber nicht im Stande, das beiderseitige Verhältniss auf die Dauer zu bessern. Die Gründe, welche den Niedergang Brügges erklären, waren wesentlich auch die Ursachen der Beschwerden der Hanse. Schon beträchtlich vor der Mitte des 15. Jahrhunderts war Brügges Stellung als Stapelplatz des nordwesteuropäischen Handels stark erschüttert.

[1]) Höhlbaum u. Kunze, HUB. 3 S. 180 Anm. 1, 4 n. 164 u. Anm. 1, n. 794 u. 795, 5 n. 561 u. 1056; Koppmann, HR. 6 n. 474; derselbe, Hansische Geschichtsblätter 1875 S. 13.

[2]) Koppmann, HR. 8 n. 59 § 5.

Den geringsten Erfolg hatte die Hanse in den Streitigkeiten, in welche sie mit England verwickelt wurde. Der Grund dafür lag nicht so sehr in der Kräftigung des englischen Kaufmannsstandes und Handels, als vielmehr in der Zwiespältigkeit der hansischen Politik. An dieser Stelle vermochte der preussische Orden seinen politischen Einfluss und seine sowie seines Landes kommerziellen Kräfte stärker zur Geltung zu bringen. Dass er es stets zum Vortheil der allgemeindeutschen Handelsinteressen, welche auch hier mit den hansischen zusammenfielen, gethan habe, wird man verneinen müssen. Den Engländern wurde Gelegenheit geboten, ihren Handel nach den Mündungen der Weichsel und des Pregel lebhaft zu entwickeln. Den ersten Anlass zu Beschwerden gegen England boten privilegienwidrige Steuererhöhungen, die eine Gesandtschaft im J. 1375 vergeblich zu beseitigen suchte[1]). Richard II. bestätigte indessen im J. 1377 die hansischen Privilegien in einer Form, welche die im ersten Abschnitt erwähnte Umwandlung des alten Fremdenprivilegs in ein hansisches Sonderprivileg förmlich zum Ausdruck brachte und damit die Norm aufstellte für die weiteren Bestätigungen der hansischen Freiheiten bis über die Mitte des 16. Jahrhunderts[2]). Das Parlament versuchte freilich, indem es die Wiederauslieferung dieser Urkunden erzwang, eine formelle Zusage zur Förderung des englischen Handels im Gebiet der Hanse zu erlangen. Denn die Engländer klagten über die vorhin berührte Verdrängung ihrer Kaufleute aus dem Verkehr in Schonen und Bergen; in gänzlicher Verkennung des Wesens der Hanse, ihrer Vorgeschichte in England und der kontinentalen Verhältnisse überhaupt, forderten sie Gleichberechtigung mit ihr, ja Aufnahme in die Hanse selbst[3]). Im J. 1380 wurde aber das Privileg der Hanse wieder zurückgegeben, nachdem sie mit dem Abbruch des Verkehrs gedroht hatte.

Die Plünderung preussischer Schiffe durch englische Kriegsleute führte zu neuen Verwicklungen mit Preussen.

---

[1]) Keutgen S. 10 ff. [2]) Kunze, Hanseakten aus England S. XVII. [3]) Koppmann, HR. 2 S. 245 § 6.

Der Marienburger Vertrag vom August 1388 fiel indessen günstig für die Engländer aus[1]). Er gewährte ihnen nicht nur freien Handel in Preussen, sondern knüpfte auch seine Aufhebung an eine vorhergehende Kündigung, gestand in diesem Falle den Engländern eine einjährige Abzugsfrist zu und nahm somit den Preussen die wirksamste Waffe in den handelspolitischen Kämpfen jener Zeit, die Möglichkeit sofortiger und reichlicher Repressalien, aus den Händen. Die Engländer konnten ihre Stellung in den Ostseegebieten durch die Organisation, die sie im J. 1391 von Richard II. erhielten, noch weiter verstärken. Ihr Umsichgreifen in den preussischen Städten und Märkten rief hier bald die dringendsten Beschwerden hervor[2]). Zu gleicher Zeit wurden in England die hohen Wollzölle, das Fass- und Pfundgeld und andere Steuern unterschiedslos von Einheimischen und Fremden erhoben[3]). Preussische und hansische Tagfahrten beriethen über Repressivzölle und Einschränkung des englischen Handels. Nachdem der Hochmeister im Februar 1398 den Vertrag gekündigt hatte, doch ohne dass man den Verkehr abgebrochen hätte, traten weitere Beschlüsse der Preussen einer schrankenlosen Ausdehnung des Handels der englischen Gäste entgegen. Bald kam es zu neuem Streit, obschon Heinrich IV. sogleich nach seinem Regierungsantritt im Oktober 1399 die hansischen Privilegien bestätigt hatte[4]). Zahlreiche Gewaltthätigkeiten der Engländer und die Furcht vor ihrem immer empfindlicheren Wettbewerb bestimmte die Hansestädte im Oktober 1404 zu dem Entschluss, im nächsten Jahre den Waarenaustausch mit England einzustellen. Aber das Misstrauen der Preussen gegen die wendischen Städte führte im August 1405 zu einer einseitigen Verständigung zwischen Preussen und England.

Indessen blieb die politische Lage im Westen noch günstig für die Hanse. Denn das erneuerte Anerbieten

---

[1]) Koppmann, HR. 3 n. 406; Kunze, HUB. 4 n. 939 u. 940.

[2]) Koppmann, Die preussisch-englischen Beziehungen der Hanse 1375—1408, Hansische Geschichtsblätter 1882 S. 122 ff.

[3]) Kentgen S. 67 f. [4]) Kunze, HUB. 5 n. 387.

eines Bündnisses gegen England von Seiten des Herzogs Johann von Burgund im Mai 1407 gestattete der Hanse, England vor eine gefährliche Wahl zu stellen. Wenn dennoch in dem Haager Abkommen mit England vom August 1407 die Forderungen der wendischen Städte von allen die geringste Berücksichtigung fanden, indem die Livländer fast das Ganze, Preussen über ein Drittel und die wendischen Städte sammt Kampen nur den vierundzwanzigsten Theil ihrer Schadenersatzforderungen zugesichert erhielten [1]), so hatte das seinen Grund wohl weniger in den damaligen Zwistigkeiten der wendischen Städte mit Holland und Friesland oder in politischen Verhältnissen des Ostens als in der zur Vorsicht und Geduld mahnenden Unsicherheit der inneren Zustände Lübecks. Die alte Regierung in Lübeck stand bereits auf schwankendem Boden, schon zu Anfang des J. 1408 entwichen mehrere ihrer Mitglieder aus der Stadt [2]). Diese Gefahren und Verwirrungen begünstigten weitere Fortschritte Englands in Preussen. Englands Wunsch nach einem ewigen Freundschaftsbündniss mit Preussen [3]) ging durch den Abschluss des Handelsvertrages zwischen beiden Ländern im Dezember 1409 und durch die in den nächsten Jahren folgenden Ratifikationen desselben zum guten Theil in Erfüllung [4]). Die Unruhen in Lübeck und in anderen wendischen Städten sowie das schwere Missgeschick des Ordens im polnischen Kriege verhinderten auch fernerhin ein entschiedenes Vorgehen gegen die Engländer und die weitere Ausdehnung ihres Handels in der Ostsee. Vielmehr konnte England wieder den Versuch wagen, auch in Bergen, wo das Uebergewicht des hansischen Handels entschieden war, wieder Einfluss zu gewinnen [5]). Jedoch hat die Hanse hier lange Zeit keinen ernstlichen Nebenbuhler aufkommen lassen. Die wiederholten Plünderungen Bergens in ihrem Kriege

[1]) Nach Koppmanns Berechnung S. 136; Kunze, HUB. 5 n. 830, 831, 840, 841, 852, 854.

[2]) Vgl. Wehrmann, Der Aufstand in Lübeck bis zur Rückkehr des alten Raths 1408—1416, Hansische Geschichtsblätter 1878 S. 108—110. [3]) Kunze, HUB. 5 n. 865. [4]) a. a. O. n. 913, 916, 917, 981, 1004. [5]) a. a. O. n. 1000, 1012, 1023, 1024.

mit Erich durch hansische Kaper bezeugten und befestigten zugleich die Uebermacht der Hanse. In Danzig waren es die Stadtbehörden, die den Handel der englischen Gäste in engeren Schranken zu halten und ihre dauernde Festsetzung zu erschweren suchten. Doch wussten sich die Engländer unter manchen Schwierigkeiten mit Zähigkeit und Geschick zu behaupten. Im J. 1426 verstand sich auch der Hochmeister dazu, ihnen die Erlaubniss zur Wahl eines Aeltermannes zu gewähren. Aber mit ihren Bestrebungen, durch eine vertragsmässige Anerkennung ihrer Rechte, die sie im ganzen vergangenen Jahrhundert jemals ausgeübt hätten, ihren Handel und Aufenthalt in Preussen von den ihnen lästigen Beschränkungen zu befreien, sind sie nicht an das Ziel gelangt. Unter mannigfachen Verhandlungen und gegenseitigen Arresten zog sich der Streit bis zur Mitte des Jahrhunderts hin, als eine arge Gewaltthat der Engländer und bald auch der Ausbruch des Ordenskrieges die Lage zu Gunsten Danzigs wandte.

Inzwischen waren die nordischen Reiche wiederum ein Schauplatz heftiger Kämpfe und Erschütterungen gewesen. Dass nach Herstellung der Union der drei Reiche die Politik ihrer Beherrscher, deren politisches Princip der Vorrang Dänemarks in der Union war, sich in einer vorwiegend dänische Interessen verfolgenden Richtung bewegen würde, konnte im Grunde Niemand überraschen. Margaretha und Erich benutzten die Minderjährigkeit der Söhne des im J. 1404 im Kampfe mit den Dithmarschen gefallenen Grafen Gerhard VI. von Holstein, um sich im Laufe der nächsten Jahre im Herzogthum Schleswig festzusetzen. Aber sie fanden hier den alten zähen Widerstand. Schon im J. 1409 begann der Krieg, den Erich nach Margarethas im J. 1412 erfolgten Tode weiter führte. Damals hielten die erwähnten inneren Verfassungsstreitigkeiten Lübeck noch davon ab, in den dänisch-holsteinischen Zwist wirksam einzugreifen. Aber auch nach der Rückkehr des alten Rathes im J. 1416, die theils dem entschiedenen Eingreifen Erichs, theils dem zweideutigen Verhalten König Sigmunds, theils der politischen Unfähigkeit

des neuen Rathes zu verdanken war, hielt Lübeck zunächst an seiner früheren Politik engen Einvernehmens mit dem Repräsentanten der Union fest. Die für ihren Handel verderblichen Wirkungen des Krieges machten endlich eine Einmischung der Städte unvermeidlich. Ihre vorübergehend nicht erfolglosen Vermittlungsversuche konnten indessen auf die Dauer den Frieden nicht sichern. Unter minder wichtigen Verhandlungen und Kämpfen gingen die nächsten Jahre dahin. Noch einmal kam im Juni 1423 zwischen Erich und den wendischen sowie einigen pommerschen Städten, doch ausser dem schon seit dem Jahre 1417 auf holsteinischer Seite kämpfenden Hamburg [1]), ein Bündniss zu Stande [2]). Als aber der König, im Vertrauen auf dieses und auf den für ihn überaus günstigen Rechtsspruch König Sigmunds, nicht nur neue Vermittlungsversuche der Städte scheitern liess, sondern auch nach starken Rüstungen im Frühjahr 1426 ein Ausfuhrverbot erliess, zur Beschlagnahme fremder Schiffe in seinen Reichen schritt, die Städte um die bundesmässige Hülfe gegen die Holsteiner mahnte und im Sommer den Krieg gegen die letzteren eröffnete, blieb den Städten länger keine Wahl. Die in den Bereich der Möglichkeit gerückte Vereinigung der drei Reiche mit Schleswig-Holstein musste bei ihnen noch ernstere Bedenken erregen als früher eine solche mit Mecklenburg. Denn in jenem Falle hätte dänischer Einfluss auch den Landweg zwischen Hamburg und Lübeck beherrscht, dessen Wichtigkeit gerade in den Zeiten nordischer Kriegsunruhen, wenn die Schifffahrt durch Belt und Sund gefährdet war, am deutlichsten zu Tage lag [3]).

---

[1]) Vgl. von der Ropp, Zur deutsch-skandinavischen Geschichte des 15. Jahrhunderts S. 7; Christensen, Unionskongerne og Hansestæderne 1439—1466 S. 15. [2]) Koppmann, HR. 7 n. 601.

[3]) Siehe die Schlussworte des Chron. Holtzatiae auct. Presbytero Bremensi zum J. 1428, hrg. v. Lappenberg, Quellensamml. der Schlesw.-Holst.-Lauenb. Gesellsch. f. vaterl. Geschichte I. S. 152; auch angeführt bei von der Ropp S. 8 Anm. 1. Eifersucht und Einsichtslosigkeit sprechen dagegen aus den Worten eines dem Orden nahestehenden Thorner Kaufmanns, der i. J. 1450 in seinen Briefen an den Hochmeister die Lübecker des Missbrauches dieser Vortheile ihrer

Im Oktober sandten sie ihre Fehdebriefe, in denen erklärlicherweise nur die Privilegienverletzungen als Rechtsgrund der Absage erwähnt werden [1]), an Erich, der sofort die Belagerung Schleswigs aufhob. In den Kämpfen der nächsten Jahre errang zwar keine Partei einen entscheidenden Sieg. Der bisherige Führer der Holsteiner, Herzog Heinrich, fiel schon im nächsten Jahre vor Flensburg; die städtische Flotte kämpfte unglücklich im Sunde und liess die Baienflotte in Feindeshände fallen; im J. 1428 misslang auch den Städten der Angriff auf Kopenhagen; im folgenden Jahre erlitten die Dänen bei einem Handstreich auf Stralsund eine Niederlage; wiederholt wurde in diesen Jahren Bergen durch hansische Freibeuter gebrandschatzt; den Ausliegern Wismars und Rostocks glückte es, eine Flotte mit den Steuern Schwedens nach Wismar aufzubringen. Es war doch vergeblich, dass Erich schon bald darauf Rostock und Stralsund zum Abfall von der städtisch-holsteinischen Sache zu bewegen vermochte. Das nächste Jahr, 1431, kostete ihn den Besitz Flensburgs, seine Macht in Schleswig war gebrochen, auf der See behaupteten die Städte das Uebergewicht.

Der fünfjährige Waffenstillstand zu Horsens vom August 1432 stellte die Ruhe wieder her und verbürgte den Städten wieder den sicheren Verkehr in Erichs Reichen auf Grund ihrer Privilegien [2]). Bei den Verhandlungen bewies Erich aufs neue seinen, aus dem Mangel an Einsicht

Lage beschuldigte. Er meint von Lübeck: „Wenn die Lübecker Krieg haben wollen, so fahren sie wohl dabei und kriegen die Fahrt auf Lübeck und weiter nach Hamburg und dann über Land nach Flandern; so gedeihen sie und wir (die Preussen) müssen verderben". Oder an einer späteren Stelle: „Wenn die Lübecker Krieg stiften können, so kriegen sie die Fahrt zu ihnen und sind reiche Leute". HR. 3 n. 647 S. 482. Richtig ist hierin die Betonung der Wichtigkeit des Landweges zwischen Lübeck und Hamburg, irrig die Beurtheilung der lübischen Politik. Dem Briefschreiber fehlt, wie auch aus anderen Stellen seiner Berichte hervorgeht, sowohl die Einsicht in den allgemeinen Zusammenhang der Dinge, wie auch in die politische Lage der wendischen Städte im Besonderen. Gerade damals stand ja der Abbruch des Verkehrs mit Flandern nahe bevor!

[1] Koppmann, HR. 8 n. 102. [2] Von der Ropp, HR. 1 n. 139.

in seine Lage entspringenden Eigensinn. Auch als ihm die Nachricht von dem Aufstande in Schweden die Gefahr zeigte, in der seine Krone schwebte, und ihm die Notwendigkeit vor Augen stellte, mit Holstein und den Städten zu einem Abschluss zu gelangen, konnte er sich zu seinem Unheil nicht zu einem unzweideutigen und dauernden Verzicht auf sein vermeintliches, im Kampfe sieglos gebliebenes Recht verstehen. Im Frieden von Wordingborg, 15. 17. Juli 1435[1]), behielt Herzog Adolf, der einzige noch lebende Sohn Gerhards VI., Schleswig, soweit es bereits in seinen Händen, mit Fehmarn und einigen anderen Gebieten auf Lebenszeit, und seine Erben noch auf zwei Jahre nach seinem Tode. Von dem Lehensverhältniss zu Dänemark ist aber überhaupt nicht die Rede; der Dienst, den er leisten soll, besteht nur darin, dass er mit den Reichen Frieden hält. Die vier kriegführenden Städte erlangten die Bestätigung ihrer Privilegien mit der Zusage friedlichen Genusses derselben, wobei der Gebrauch dieser Privilegien auch auf alle diejenigen ausgedehnt wurde, welche darauf einen Rechtsanspruch hätten[2]); ferner wurde das Bündniss vom J. 1423 ausdrücklich für ungültig erklärt. Erich vermied es auch hier, einer wichtigen, in den vorhergehenden Verhandlungen oft erörterten Frage, der Erhebung des nach der Mitte des J. 1429 auch von den hansischen Schiffen gezahlten Sundzolles[3]), eine klare Lösung zu geben. Bestimmte Zusagen hierüber hat er auch in Wordingborg nicht gemacht. Kein Wunder, dass Adolf und die Städte, durch diesen Friedensschluss nicht befriedigt und doppelt misstrauisch gegen den hartnäckigen König,

[1]) a. a. O. n. 451—455.

[2]) Siehe die von Hoffmann, Historische Untersuchungen Arn. Schaefer gewidmet (1882) S. 352 Anm. 1 mitgetheilte Stelle der königlichen Ausfertigung der Friedensurkunde im Lübecker Stadtarchiv. In dem Abdruck der königlichen Ausfertigung im Lüb. UB. 7 n. 649 ist auf S. 625 Zeile 15 nach *„dersulven privilegia unde“* die entscheidende Stelle versehentlich ausgefallen.

[3]) Vgl. Christensen S. 23 ff., der S. 23 Anm. 2 die neuere Litteratur zur Frage nach der Einführung des Sundzolles zusammenstellt; dazu Koppmann, HR. 8 S. XII und n. 610 u. 611.

in diesen Punkten, die für den Bestand ihrer Herrschaft und die Freiheit ihres Handels von so hohem Werth waren, bessere Bedingungen zu erlangen suchten.

Schon in der Mitte des J. 1434 hatte ein Aufstand unter Engelbrecht Engelbrechtson fast das ganze Schweden überfluthet [1]). Erich konnte jedoch im Herbst Stockholm sichern, und auch im Oktober des nächsten Jahres, nach dem Abschluss der Wordingborger Verträge, kam ein für ihn nicht ungünstiger Friede zu Stande, durch den er anerkannt, die Union bestätigt, die Führer der Aufständischen abgefunden, und die schwedische Aristokratie durch die Ernennung von zwei Mitgliedern, darunter Karl Knutson, zu den wichtigen Aemtern des Drosten und des Marschalls vorläufig befriedigt wurde. Aber neue Beweise für Erichs Unzuverlässigkeit brachten den Aufstand wieder zum Ausbruch. Trotz der Ermordung Engelbrechts sah der König sich genötigt, die vier Hansestädte, mit denen er vor kurzem Frieden geschlossen, um ihre Vermittlung anzugehen. Die Städte liehen ihm diese, aber nur gegen die Erfüllung ihrer Wünsche wegen des Sundzolles. Auf der Versammlung zu Kalmar im Juli 1436 versprach er den vier Städten Freiheit vom Sundzoll; unwahrscheinlich ist es aber, dass er diese Befreiung ausdrücklich auf sämmtliche Hansestädte ausdehnte, da er die Einsetzung und Erhebung von Zöllen in seinem Reiche als eine nicht im Widerspruch mit den hansischen Privilegien stehende Regierungsmassregel betrachtete. Uebrigens hatte sich seine Lage bereits durch Unruhen in Norwegen und durch das wachsende Missvergnügen in Dänemark sehr verschlechtert. Die dänischen Reichsräthe ermahnten ihn dringend, in Dänemark und Norwegen die drohenden Gefahren abzuwenden und ein besseres Regiment zu führen [2]). Ein damals entstandener Versuch einer Umformung der alten Unionsakte zeigte das Bestreben der Aristokratie, den Zusammenhang des Reichs zu lockern und den König recht eng an die Mitwirkung

[1]) Von der Ropp, Zur deutsch-skandinav. Geschichte S. 19 ff.
[2]) Von der Ropp, HR. 1 n. 607 § 8.

der Reichsräthe zu binden [1]). Schon waren die Städte und der dänische Reichsrath im Einverständniss mit einander gegen Erich. In Schweden gelangte Karl Knutson durch Verdrängung des Drosten und durch Unterdrückung der Unruhen zu einem Einfluss, der schliesslich den Schweden nur die Wahl liess zwischen ihm und einem Unionskönige. Allgemein war vor allem der Widerstand gegen Erichs Plan, seinen pommerschen Vetter Bogislaw, dessen Ansprüche auf Norwegen wohlbegründet waren, die Nachfolge zu sichern. Dennoch suchte Erich im Herbst 1437 seine Absicht durchzusetzen. Als ihm dies nicht gelang, fuhr er mit dem Reichsschatz nach Gotland zurück und damit war sein Spiel endgültig verloren. Im Kalmarer Vertrage vom Juli 1438 zwischen den dänischen und schwedischen Reichsräthen wurde die Bestimmung der Union hinsichtlich der Vereinigung der drei Reiche unter einem gemeinsamen Herrscher deutlich in Frage gestellt; im Oktober wählte man in Schweden den Karl Knutson zum Reichsvorsteher und luden die Dänen Erichs Neffen Christoph von Baiern zur Uebernahme des Reiches ein. Sogleich erklärte dieser seine Bereitwilligkeit, und schnell bildete sich auch in Schweden eine Partei für ihn, die durch ihn Erich und Karl zu beseitigen hoffte. Sie beschloss Mitte des nächsten Jahres, Christoph als Herrscher anzunehmen und Erich abzufinden [2]). Ein letzter Versuch Erichs gegen Schweden misslang, und zu der Absage Dänemarks an ihn vom Juni gesellte sich im Herbst die der Schweden.

Aus dieser Verdrängung des alten und seiner Ersetzung durch den neuen König erwuchsen aber den Städten die grössten Schwierigkeiten. Ihr Konflikt mit den Holländern und Seeländern, dessen tieferer Grund in dem Vordringen der holländischen Schilffahrt in der Ostsee und dessen nächste Anlässe in Feindseligkeiten und gegenseitigen Schädigungen während des holsteinischen Krieges

[1]) Derselbe, Z. deutsch.-skandinav. Gesch. S. 43 f.

[2]) Vgl. die eingehende Darstellung dieser Parteibewegungen bei von der Ropp S. 68 ff.

lagen, hatte sich bereits zu offener Fehde entwickelt. Als seine Sache schon fast hoffnungslos war, wollte Erich sich noch dieser neuen und letzten Hülfe bedienen. Im Einverständniss mit dem Hauptmann von Helsingör, einem Anhänger Erichs, lagen die Holländer vor dem Sund und sperrten die Schifffahrt in die Nordsee. Den Städten war somit die Aufgabe gestellt, Christoph die Thronbesteigung zu erleichtern, indem sie ein Zusammenwirken der Holländer und Erichs verhinderten, und durch diese Hülfeleistung sich einen Anspruch zu sichern auf die Gewährung ihrer Wünsche durch den neuen König. In den Lübecker Verträgen vom Juni und Juli 1439[1]) verpflichteten sich der dänische Reichsrath und die vier Städte zu gegenseitiger Hülfe bei Angriffen; die Städte erhielten die Zusage des Gebrauchs der Privilegien und das Versprechen ihrer Bestätigung durch den neuen König; die Holländer wurden auf die Dauer des Krieges vom Verkehr mit Dänemark ausgeschlossen; der Reichsrath versprach ferner seine Beihülfe zur Abschaffung des Sundzolles für alle Mitglieder der Hanse und machte sich endlich verbindlich für die Belehnung Herzog Adolfs mit Schleswig.

In der That gelang die Verhinderung einer Vereinigung der Gegner. Eine holländische Flotte, die, auf Anregung Erichs bei Philipp von Burgund, im April 1440 im Sunde erschien, musste vor der städtischen Flotte zurückweichen. In Dänemark hatte man, um dem gefährlichsten Rivalen in den Reichen, Karl Knutson, zuvorzukommen, ohne Rücksicht auf die Union Christophs Wahl schon im April vollzogen und gleich darauf auch die feierliche Belehnung Adolfs vorgenommen[2]). Ende Juli konnte Christoph mit städtischer Hülfe von den Sundschlössern Besitz ergreifen, und damit gewann er erst eine feste Stellung im Reiche. Vergeblich suchte dann wenig später die Flotte der Verbündeten, die Holländer nördlich vom Sunde zu fassen. Es war den Holländern, denen es weniger auf die

[1]) Von der Ropp, HR. 2 n. 306. Waitz, Schleswig-Holsteins Geschichte 1 S. 341.

[2]) Von der Ropp S. 92. Waitz 1 S. 342 f.

Zurückführung Erichs als auf einen günstigen Abschluss ihres Streits mit den wendischen Städten ankam[1]), inzwischen gelungen, mit Christoph und dem dänischen Reichsrath Verhandlungen anzuknüpfen[2]). Denn diese waren begreiflicherweise doch nicht der Meinung, dass sie ihre Fortschritte in den Reichen unter den obwaltenden Umständen den Interessen ihrer Verbündeten zu Liebe wieder in Frage zu stellen brauchten[3]). Im Sommer hatte Christoph den Karl Knutson durch ansehnliche Bewilligungen abgefunden und im September wurde er in Arboga zum Könige von Schweden gewählt. Er wünschte Verhandlungen zwischen den Holländern und den Städten, zu denen die letzteren sich am Ende des Jahres entschlossen, weil schliesslich auch bei ihnen der Wunsch nach Frieden und Verkehrssicherheit überwog. Innere Unruhen in Jütland und die endgültige Erledigung der Thronfolgefrage in Norwegen machten auch dem Könige die Freundschaft der Städte noch immer unentbehrlich.

Bei den Verhandlungen in Kopenhagen im Juli 1441 wollte er anfänglich nur den wendischen Städten ihre Pri-

---

[1]) S. besonders die Instruktion der holländischen Hauptleute vom 18. April 1440, HR. 2 n. 368. Darin heisst es u. a.: wenn Christoph die Entscheidung seines Streites mit Erich dem Herzog Philipp übertragen will und Erich darauf nicht eingeht, sollen die Holländer nicht länger verpflichtet sein, Erich gegen Christoph zu unterstützen; ferner, wenn die wendischen Städte ihren Frieden mit Holland schliessen, soll der Bund der Holländer mit Erich nichtig sein u. s. w.

[2]) Christensen S. 49 f.

[3]) Dieses zugestanden, ist doch gegen Christensen S. 51 Anm. 1 zu bemerken, dass der Erzbischof Johann von Lund in seinem ausführlichen und inhaltreichen Rechtfertigungsschreiben an Lübeck vom 9. Oktober, HR. 2 n. 401, zu offenbaren Entstellungen der wirklichen Sachlage seine Zuflucht nehmen muss. So lässt er die lübischen Hauptleute im Sund sagen: die wendischen Städte und die Holländer seien so gut wie einig gewesen und es fehle nur noch die Besiegelung zweier Urkunden — als ob die Lübecker von dem Zustandekommen des Friedens mit Burgund schon fest überzeugt gewesen wären. In Wirklichkeit kam es gerade auf deren Ratifikation hauptsächlich an, und dass sie stattfinden würde, war eben sehr zweifelhaft, was die Lübecker recht wohl wussten.

vilegien bestätigen und Sundzollfreiheit gewähren [1]). Schliesslich verstand er sich doch dazu, sowohl die dänischen Privilegien aller Hansestädte zu konfirmiren als ihnen auch den Sundzoll zu erlassen bis zur nächsten Tagfahrt mit ihm, auf der sie ihre Freibriefe über die Sundzollfreiheit vorlegen sollten [2]). Im August und September kam es, gleichfalls in Kopenhagen, zum Abschluss zwischen den Holländern und ihren Gegnern [3]). Der Vertrag der Holländer mit den wendischen Städten vom 23. August beschränkte sich auf die Festsetzung eines zehnjährigen Stillstandes zu Wasser und zu Lande, innerhalb dessen die Angehörigen beider Theile die frühere Verkehrsfreiheit, unter Aufhebung aller inzwischen eingeführten Neuerungen, geniessen und Verhandlungen über die Erledigung der beiderseitigen Beschwerden stattfinden sollten. Die in der voraufgegangenen Fehde besonders durch die Wegnahme ihrer Baienflotte arg mitgenommenen Preussen und Livländer erzwangen von den Holländern die Zusage einer ansehnlichen Entschädigungssumme von 9000 Pfund Grote. Auch Herzog Adolf erhielt eine Entschädigung zugebilligt. In dem Friedensvertrage der Holländer mit Dänemark wurde die Aburtheilung der Beschwerden beider Theile den Gerichten zugewiesen, die ihrer Klagen gegen Schweden und Norwegen vertagt, und dem Könige eine Geldsumme zugesprochen, nach deren Bezahlung er die Privilegien der Holländer und Seeländer in seinen Reichen bestätigen sollte. Wenige Wochen später wurde Christoph in Upsala gekrönt. Daran schlossen sich in der Mitte des nächsten Jahres Wahl und Krönung auch in Norwegen, welches dem alten Könige am längsten die Treue gehalten und der dänisch-hansischen Politik des neuen die meisten Schwierigkeiten bereitet hat. Endlich ist Christoph am 1. Januar 1443 auch in Dänemark gekrönt worden. Vermittlungsversuche der Städte zwischen Erich und Christoph

[1]) Von der Ropp, HR. 2 n. 488 § 15. [2]) Lüb. UB. 8 n. 29; HR. 2 n. 488 §§ 22 u. 23, n. 490 § 2, n. 501.

[3]) Von der Ropp, HR. 2 n. 491—494; Rydberg, Sverges Traktater med främmande Magter 3 n. 481; Christensen S. 66.

blieben ohne Erfolg. Auch Christoph selbst, der im J. 1446 seinen Vorgänger in Gotland aufsuchte, erreichte von ihm nur einen Waffenstillstand, der bis zum Frühjahr 1448 dauern sollte. Gegen Erichs Auslieger, die den Ostseehandel empfindlich belästigten, musste endlich Lübeck Friedeschiffe ausrüsten. Nach Christophs Tode griff Karl Knutson die Insel an, die Erich im April 1449 verliess, um nach seinem Stammlande Pommern zurückzukehren.

Es mag uns gestattet sein, nochmals einen Blick zu werfen über das halbe Jahrhundert seit den Anfängen Erichs in den drei Reichen bis zum Ende seiner politischen Laufbahn, welches ungefähr zusammenfällt mit dem plötzlichen Abgang seines Nachfolgers. Deutlich zeigt sich eine tiefgehende Veränderung in den Beziehungen der Hanse zum Norden und dessen Beherrschern. Die Politik Margarethas und der wendischen Städte gründete sich je länger desto mehr auf gegenseitiges Wohlwollen und ein sicheres Einverständniss in wichtigen Fragen der nordischen Politik. In dieser Tradition zum Herrscher herangewachsen, hielt Erich sich der Freundschaft Lübecks, auf die er hohen Werth legte, versichert. Dem neuen Rath in Lübeck, der mit Rücksicht auf dieses Verhältniss sogleich nach seinem Regierungsantritt eine schriftliche Rechtfertigung der Verfassungsänderung nach Dänemark zu senden für gerathen hielt[1]), wurde er vollends gram, als ihm eine Aeusserung lübischer Sendboten hinterbracht wurde: Erich beabsichtige, Lübeck durch Verrath vom Reiche zu trennen. Doch bewies er sich nach der Rückkehr des alten Raths wieder versöhnlich und gütig gegen die Lübecker. Schwerlich hegte er die Meinung, dass es wegen Schleswigs zu einem so erbitterten Kampf mit den Städten kommen könnte, um so weniger, als er die wichtigen Interessen, welche die Städte schliesslich zum Kriege zwangen, kaum in ihrer Bedeutung erkannt hat. Durch das Bündniss vom J. 1423 glaubte er mit den Städten enger verbunden zu sein, als der Wortlaut des Vertrages eigentlich zuliess. Um so härter traf ihn daher die Kriegs-

[1]) Lüb. UB. 5 n. 188 S. 183 Anm. 2 u. S. 187; Wehrmann S. 114.

erklärung der Städte. Bei deren Eintreten in den Krieg schwand sogleich sein Kriegseifer. Es hängt damit zusammen, dass er sich über die Auslieferung jenes Bündnissvertrages bei den Wordingborger Verhandlungen eine Ehrenerklärung ausstellen liess [1]). Indem er dann bei den weiteren Verhandlungen, trotz seiner bereits bedenklichen Lage, seinen Gegnern hartnäckig verweigerte, was diese nicht entbehren zu können glaubten und daher mit neuen Mitteln zu erreichen suchten, gerieth er auf allen Seiten in immer grössere Bedrängniss. Seine Verdrängung aus den Reichen oder die Zerstörung der Union war für die Städte keineswegs der Zweck ihres Krieges gegen ihn gewesen. Das wachsende Unvermögen des alternden Königs, der Schwierigkeiten Herr zu werden, die der von ihm fortgesetzten Unionspolitik Margarethas aus dem Kriege erwuchsen, verursachte seinen politischen Untergang.

Jener Krieg war es eben, der einer weiteren Durchführung der Unionspolitik nach den oben bezeichneten Grundsätzen Margarethas zum ersten Mal ein Ziel setzte. Der Vertreter gerade dieser Politik war auf die Freundschaft der Städte angewiesen. Denn wer die Union unter dem vorwaltenden Einflusse Dänemarks aufrecht erhalten wollte, durfte der stärksten Seemacht in der Ostsee keine Gelegenheit bieten, sich im Streitfalle der natürlichen und historischen, durch die Union nur verhüllten, aber keineswegs ausgeglichenen schroffen Gegensätze der drei Völker zur Zersplitterung des Gesammtreiches zu bedienen. Andererseits fanden die wendischen Städte bei einer Union der drei Reiche unter einem ihnen nicht abgeneigten und auf die Erhaltung des Friedens bedachten Könige Dänemarks, welches ihnen am nächsten gelegen, militärisch am wirksamsten zu fassen und wirthschaftlich gerade von ihnen am meisten abhängig war, besser ihre Rechnung, als bei der früheren Trennung der Reiche mit den unaufhörlichen Nachbarzwisten und dem steten Wechsel politischer Kombinationen. Die auch für die Städte misslichen Folgen

[1]) Nach der bei Christensen S. 22 erwähnten ungedruckten Urkunde im Reichsarchiv zu Kopenhagen.

dieser Zerstörung der alten Unionspolitik Margarethas durch den Krieg und die weiteren Ereignisse traten unvermeidlich ein. Die nordischen Kämpfe boten anderen gefährlichen Feinden der Hanse eine Gelegenheit zur Einmischung: den Holländern und Seeländern.

Weder Margaretha noch Erich hatten diese als Nebenbuhler der Hanse im nordischen Handel begünstigt oder durch Privilegien gefördert. Erst nach Erichs Absetzung und nach der Berufung seines Nachfolgers suchte jener seine letzte Hülfe bei den Holländern. Wir sahen, dass auch dieser Rettungsversuch misslang. Aber die durch das Eingreifen der Holländer herbeigeführte Wendung gab dann wieder dem neuen Könige Gelegenheit, mit diesen Feinden der Hanse in engere Verbindung zu treten. Obgleich mit Hülfe der Hanse zum Thron gelangt, ist er der erste nordische Unionskönig gewesen, der den Holländern und Seeländern eine gesicherte Stellung im nordischen Handelsleben eingeräumt hat. In den Jahren 1443 und 1444 verlieh er fünf holländischen und seeländischen Städten Freiheiten für ihren Verkehr mit Norwegen und bestätigte gegen das Ende seiner Regierung, im November 1447, die Privilegien der Holländer und Seeländer in den drei Reichen auf ewige Zeit [1]). Mag diese Politik der Begünstigung der Holländer und Seeländer aus Abneigung oder Feindschaft Christophs gegen die Hanse hervorgegangen sein oder nicht, unverkennbar ist doch der Unterschied zwischen dem Verhalten der früheren und der neuen Regierung. Seit den Tagen dieser letzteren stand der gefährlichste und rücksichtsloseste Wettbewerber der Hanse im Ostseehandel dicht vor den Thoren der Ostseestädte.

Wenn nun auch die Anfänge des neuen Unionskönigs grundverschieden waren von denen des entthronten, so zeigte doch der Verlauf der Regierung Christophs, dass die Interessen des Unionskönigthums und der Hanse vielfach in gleicher Richtung liefen. Durch sein Verhalten in den Verhandlungen mit den Holländern während des Thronfolgestreits und durch seine Verbindung mit dem

[1]) Siehe Christensen S. 97 Anm. 3, S. 98 Anm. 1, S. 154.

deutschen Fürstenthum sowie seine Theilnahme an dessen städtefeindlichen Plänen hatte er allerdings das Misstrauen der Hansestädte und besonders Lübecks erweckt. Aber seine Lage gestattete ihm überhaupt nicht die Verfolgung einer offen hansefeindlichen Politik. Erich behauptete noch Gotland und schien keineswegs völlig matt gesetzt; in Schweden war Christoph wenig beliebt, und der schnelle Erfolg Karl Knutsons nach Christophs frühem Tode bewies, dass Karl dort noch immer manche Sympathien besass; Christophs Verhältniss zu seinen norwegischen Unterthanen erschien wiederholt gespannt. Diese Lage des Königs macht es begreiflich, dass es der Hanse gelang, auch ihre weiteren Forderungen bei Christoph im wesentlichen durchzusetzen. Nachdem die Hanse, wie wir sahen, in Kopenhagen die Bestätigung ihrer dänischen Privilegien erreicht hatte, trat sie im Mai 1445 mit dem Verlangen an Christoph heran, dass er ihr auch die Freiheiten in Norwegen und Schweden erneuere[1]). Christoph vertagte zunächst die Erledigung dieser Angelegenheit bis zu seiner Hochzeit mit Dorothea von Brandenburg. Dann hat er im September 1445 nach einigen Schwierigkeiten die gewünschte Bestätigung der schwedischen und norwegischen Privilegien für alle Hansestädte ausgestellt[2]). Es waren vornehmlich seine eigenen norwegischen Reichsräthe, die ihm hier Widerstand leisteten[3]), und dieser entsprang aus den Differenzen zwischen den Norwegern und den Deutschen in Bergen. An dieser Stelle, zwischen den entgegengesetzten Forderungen seiner Unterthanen und der Hansen, befand sich Christoph stets in einer unerquicklichen Lage. Wiederholt hat er den Städten nahe gelegt, ihn gegen die Norweger in Bergen zu unterstützen.

Auch hinsichtlich des Sundzolles blieben die Städte im Besitz ihrer Vortheile. Bis zum Sommer 1447 sind alle Hansestädte thatsächlich frei vom Sundzoll geblieben.

[1]) Von der Ropp, HR. 3 S. 89; Bericht über die Kopenhagener Verhandlungen n. 205 §§ 6, 10, 21. [2]) Diplomatarium Norvegicum 7 n. 427, Lüb. UB. 8 n. 314. [3]) Zum Folgenden vgl. Christensen S. 105 ff., 132 ff.

Die Erhebung des Sundzolles im Sommer 1447 von den Preussen trug nur den Charakter einer Wiedervergeltung für die Verzollung königlicher Waaren in Preussen. Der plötzliche harte Stoss, den im September 1447 des Königs Verhältniss zu Lübeck erlitt durch dessen Weigerung, ihn mit unbegrenzter Begleitmannschaft aufzunehmen [1]), hätte möglicherweise auf die Dauer die Entwicklung ihrer Beziehungen in der Richtung auf unzweideutige Feindschaft beeinflusst. Zunächst aber vermochte er den König nicht zu einer ganz allgemein hansefeindlichen Politik zu bestimmen. Denn Rostock erhielt im Oktober von ihm für die Gewährung der von Lübeck abgeschlagenen Bitte ein werthvolles Privileg für den Handelsverkehr seiner Kaufleute in Opslo und Tönsberg [2]). Wenige Monate später, am 5. oder 6. Januar 1448, starb auch der zweite Unionskönig kinderlos.

Diesmal war es Schweden, welches zuerst das Band der Union zerriss. Im Juni wurde dort Karl Knutson zum Könige gewählt und gekrönt, während in Dänemark die Wahl und Erhebung Christians von Oldenburg, des Neffen Herzog Adolfs von Schleswig-Holstein und des Stammvaters des dänischen Königshauses, erst im September stattfand.

[1]) Nicht über 400 oder 500 Mann, nach dem lübischen Chronisten, ed. Grautoff 2 S. 111. Die Berichte über das Ereigniss bespricht Christensen S. 135 ff Die obigen Zahlen kehren wieder bei ähnlichen Anlässen. Im J. 1462 gewährte Lübeck auch König Christian zunächst nur für 400 Pferde Geleit, erhöhte aber schliesslich die Zahl auf 500, weil an 300 Personen des königlichen Gefolges schon in der Stadt waren; s. Zeitschr. des Vereins f. Lübeck. Geschichte 4 S. 287 ff. Bei dieser Gelegenheit erfährt man, dass Lübeck auch Kaiser Karl IV. bei dessen bekanntem Besuch der Stadt im Oktober 1375 den Einzug mit nur 400, genauer 399 Personen, und diese ohne Harnische, gestattete, a. a. O. S. 292. Mantels, dem die Relation von 1462 noch nicht bekannt war, vermuthete richtig, dass der längere Aufenthalt des Kaisers vor Lübeck durch Verhandlungen über den Einlass des Gefolges und die Formalitäten des Einritts verursacht sei; Hansische Geschichtsblätter 1874 S. 114 f., Beiträge zur Lüb.-Hansischen Geschichte S. 294 f. — Bei einiger Geduld wäre sicherlich auch Christoph zu einem erträglichen Abkommen mit Lübeck gelangt.

[2]) Diplomat. Norveg. 7. n. 435.

Angesichts der thatsächlichen Entwicklung der Beziehungen zwischen der Hanse und den Unionskönigen ist es begreiflich, dass fremde Beurtheiler über dieses Verhältniss verschiedener Ansicht waren. Hören wir darüber die Aeusserungen zweier Schriftsteller, die als Geschichtsschreiber und Staatsmänner einen verdienten Ruf genossen. Enea Silvio widmet in seiner Europa, die er als Kardinal im März 1458 veröffentlichte [1]), auch Lübeck einige rühmliche Sätze. Die politische Bedeutung dieser Stadt sucht er hier mit den Worten zu kennzeichnen: Lübeck sei eine sehr mächtige Stadt, ohne deren Hülfe die dänischen Könige kaum jemals ihre Unterthanen im Gehorsam zu halten vermöchten [2]). Man mag den Urtheilen gerade dieses Gewährsmannes über Dinge, die ihm fern lagen, von vornherein geringen Werth beimessen. Wie in seinen anderen Werken, so verleitet ihn auch hier, ausser dem Mangel an gründlichen Kenntnissen, seine Vorliebe für Glanz und Schwung der Darstellung zu Uebertreibungen und Verzerrungen der Thatsachen. Aber ganz werthlos erscheint die Aeusserung darum doch nicht. Eneas Thätigkeit am Baseler Konzil und besonders in der Reichskanzlei ermöglichte ihm, der mit eifriger Wissbegierde sich überall zu unterrichten suchte, auch über die nordischen Dinge einzelne zuverlässige Nachrichten zu erkunden. Auch

[1]) Voigt, Enea Silvio 2 S. 333.

[2]) Kap. 32: „*Lubecensium civitas potentissima est, sine cujus auxilio vix unquam Daciae reges continere suos subditos valent;*“ Helmstedter Ausgabe 1699, Opera geographica et historica S. 287. Interessant wegen ihres Hinweises auf Lübecks politischen Einfluss in den nordischen Reichen ist auch eine Stelle in dem Traktat Eneas an Martin Mayr: De ritu, situ, moribus et conditione Germaniae von 1458, worin er ebenfalls zahlreiche Städte des Reichs zu characterisiren sucht. Dort sagt er von Lübeck: „*Prope occeani ripam haud paucas civitates memoratu dignas invenias. Sed omnibus praestat Lubecum, altissimis aedibus templisque munitum ornatissimis, cujus urbis ea auctoritas est, hac opes, ut ad ejus nutum tria maxima regna Daciae, Sueciae atque Norvegiae vel admittere vel excludere consueverunt reges*“. Baseler Ausgabe 1571 S. 1054. Vgl. damit die oben S. 73 Anm. 1 angeführte Aeusserung des lübischen Propstes aus dem 14. Jahrhundert.

nach seiner Rückkehr nach Italien fehlte es ihm gewiss nicht an Gelegenheit, Nachrichten über die skandinavisch-hansischen Beziehungen zu sammeln. Die Vorgänge im Norden, welche unter Lübecks entscheidender Mitwirkung zur Enthronung Erichs und zur Berufung Christophs führten, waren ihm zweifellos bekannt. Ob er von den gespannten Beziehungen Christophs zu den Norwegern und von dessen Anmuthungen an die Hansestädte wusste, bleibt dahingestellt. Aber kurze Zeit vor der Abfassung der Europa [1]) erschien der Sekretär des deutschen Kontors zu Bergen in Rom, um die Ermordung des Vogts und des Bischofs von Bergen sammt zahlreichen Einwohnern Bergens durch die Deutschen zu rechtfertigen, und diese Rechtfertigung konnte sich in der That auf die Gewissheit stützen, dass die Deutschen hinsichtlich des Vogts in stillschweigendem Einverständniss mit König Christian gehandelt hatten, der lange Zeit weder die That beklagt noch überhaupt die Mörder bestraft hat [2]). Ein Körnchen Wahrheit enthält also Eneas Aeusserung in sofern, als die Uebereinstimmung der politischen Interessen der Unionskönige und der Hanse auch in gewissen inneren Angelegenheiten eine Thatsache war.

Ein anderer, etwas späterer Geschichtsschreiber, einer der schärfsten politischen Köpfe aus der Zeit des ausgehenden Mittelalters, betont andererseits nur den Gegensatz dieser Interessen. Im fünften Buche seiner Denkwürdigkeiten [3]) spricht Philipp von Commines von den politischen Gegensätzen unter den europäischen Nationen. Gott habe England zum Gegner Frankreichs, Schottland gegen England, Portugal gegen Spanien gesetzt. In Italien rivalisiren die Fürsten

---

[1]) Enea erwähnt noch in der Europa S. 292 die Vertreibung Karl Knutsons aus Schweden, die im Februar 1457 stattfand.

[2]) Das Bergener Blutbad fällt auf den 1. und 2. September 1455. Schon bald darauf wird der Sekretär des Kontors, Christian van den Ghere, nach Rom gegangen sein, denn bereits am 3. Juni des nächsten Jahres beauftragte Calixt III. den Bischof Arnold von Lübeck mit der Bestrafung der Theilnehmer an dem Aufruhr. Enea hielt sich den grössten Theil des Winters 1455 56 in Rom auf, s. Voigt 2 S. 186 f. und die Daten in S. 187 Anm. 1—3.

[3]) In der Ausgabe von Godefroy-Lenglet du Fresnoy 1 S. 325 ff.

mit den Städten, die Fürstenhäuser untereinander und ebenso die Städte, ja die Faktionen in den Städten. Von den herkömmlichen Rivalitäten in Deutschland zählt er sechs Beispiele auf: den Gegensatz zwischen den Häusern Oesterreich und Baiern, der Baiern untereinander, der Schweizer gegen Oesterreich, Kleves gegen Geldern, Gelderns gegen Jülich, endlich im Norden Deutschlands den der Osterlinge gegen die Könige von Dänemark. Die Hanse als Handelsmacht kannte Commines von seinem Aufenthalt in Burgund her. Als der intimste Vertraute Karls des Kühnen, den er erst im August 1472 verlassen hat, erlebte er den Seekrieg der Hanse gegen England [1]). Auch Ludwig XI. von Frankreich, dem er sich später aufs engste anschloss, zog fortwährend die Hanse in den Kreis seiner politischen Berechnungen.

Commines' Auffassung besteht natürlich auch für die ältere Epoche des Unionskönigthums, wie es Margaretha gewollt und geschaffen, zu vollem Recht. Noch weniger als die Union die Unterschiede und Antipathien zwischen den drei Reichen selbst aufzuheben und zu beseitigen vermochte, war die in wichtigen Punkten vorhandene Uebereinstimmung in der Politik der Unionskönige und der Hanse im Stande, die tiefgehenden Gegensätze zwischen den Staaten des Nordens und der hansischen Vereinigung der deutschen Städte zu verdecken oder ihre Wirkungen wesentlich abzuschwächen. Aus der Verschiedenheit der Nationalitäten, dem Drang der nordischen Völker zur selbständigen Bestimmung und Entwicklung ihres staatlichen Lebens, ihrer Empfindung von der Ueberlegenheit der deutschen Städte, nicht nur im Handels- und Verkehrsleben, und ihrem Streben nach wirthschaftlicher Befreiung und stärkerer Betheiligung an den Vortheilen, welche ihnen ihre geographische Lage und die eigene freie Verwerthung ihrer Landesprodukte zu versprechen schienen, entsprangen immerfort neue Anlässe zu Reibungen und Feindseligkeiten.

[1]) Die Abfassung der Memoiren fällt in die letzten Jahre Karls VIII. (gestorben 1498) und in die Regierungszeit Ludwigs XII., s. Kervyn de Lettenhove, Lettres et Negotiacions de Phil. de Commines 2 S. 275.

Drittes Kapitel.

Der innere Ausbau des hansischen Handelssystems.

Die Darlegungen des vorhergehenden Abschnittes beleuchten nur eine bestimmte Seite der Entwicklung der Hanse. Sie sollen einen Ueberblick gewähren über die Geschichte der Hanse nach der Mitte des 14. bis zur Mitte des nächsten Jahrhunderts vorwiegend unter dem Gesichtspunkt diplomatischer Verhandlungen und Erfolge, über die politisch-kommerziellen Beziehungen der Hanse zu den Völkern, mit denen ihre Interessen am innigsten verschmolzen waren, über die Bemühungen der Hanse, durch die Mittel friedlicher oder kriegerischer Politik ihre älteren und jüngeren Errungenschaften zu behaupten oder verbesserte Grundlagen für den sicheren Verkehr ihrer Angehörigen zu schaffen. Für das Verständniss des Wesens der Hanse und seiner Entfaltung ist es vielleicht förderlicher, wenn wir die Aufmerksamkeit einer anderen Seite der hansischen Geschichte zuwenden, nämlich der inneren Ausbildung der Hanse mit besonderer Rücksicht auf die Ausgestaltung des hansischen Handelssystems. Wir haben zu fragen nach den organisatorischen Mitteln innerer Politik, mit denen die Hanse ihre neue Aufgabe zu lösen suchte, die ihr durch den oben gekennzeichneten Stand der Entwicklung um die Mitte des 14. Jahrhunderts gestellt worden war. Die diplomatischen Verhandlungen dienten vornehmlich dazu, dem hansischen Handel die Wege ins Ausland und in diesem zu ebnen, und ihm dort durch die Erwerbung bestimmter Rechte und Freiheiten die noth-

wendigen oder wünschenswerthen Daseinsbedingungen zu sichern. Die Organisation des Gesammthandels der Hanse innerhalb des eigenen Gebietes der Hansestädte und des weiteren, im wesentlichen durch die Lage der wichtigeren auswärtigen Niederlassungen bezeichneten Umkreises, kurz das System der Hanse, hatte den Zweck, die Vortheile der im In- und Auslande gewonnenen thatsächlichen und rechtlichen Stellung im Handel der Völker nun auch nach Möglichkeit zu Gunsten der Angehörigen der Hanse auszunutzen, diesen alle kommerziellen Vortheile zu wahren, die man nunmehr als den Lohn der langen mühevollen Vorarbeit zu geniessen hoffte, und zugleich Vorkehrungen dagegen zu treffen, dass die Früchte dieser Bemühungen und Leistungen nicht in die Hände der Fremden fielen. Dass die auf planmässige Organisation des Gesammtverkehrs hinzielende Tendenz dieser Bestrebungen eine monopolistische war, entsprach dem Entwicklungsstande der herrschenden Anschauungen über die Regelung des Verkehrslebens. Wir sahen im ersten Abschnitte, dass schon die einzelne Stadt die besondere Gunst ihrer Lage und des Verkehrs durch mannigfache Verkehrsmassregeln derart auszunutzen sich bemühte, dass die sich darbietenden Vortheile vorzugsweise den Einheimischen vorbehalten blieben, während die Fremden mehr oder weniger von ihnen abgedrängt oder ausgeschlossen wurden. Was die einzelne Stadt erstrebte oder erreichte, bewegte auch die Gesammtheit der niederdeutschen Städte und Kaufleute und konnte auch ihr gelingen. Auf der Stufe, welche die Gesammtheit um die Mitte des 14. Jahrhunderts, wo sie als die deutsche Hanse erschien, erreicht hatte, eröffnete sich ihr die Aussicht, ihr Uebergewicht im nordeuropäischen Handelsleben noch weiter zu verstärken und dauernd zu befestigen. Kein Wunder, dass nach der Begründung der Einheit der Städte und Niederlassungen in der Hanse sich der Gedanke der inneren Ausgestaltung dieser Einheit und ihrer Abschliessung gegen Aussen erhob und zur Verwirklichung drängte.

Diese Ausgestaltung vollzog sich in Formen, die der

bisherigen Entwicklung und dem Wesen der Hanse überhaupt entsprachen. Ein geistreicher Forscher hat die innere Geschichte der Hanse nach den waldemarischen Kriegen mit der des schwäbischen Städtebundes verglichen [1]). Bei diesem fand er ein stetes Fortschreiten zu festerer Organisation, eine nach bestimmten Grundsätzen geregelte Festsetzung der Pflichten und Rechte der Bundesglieder, der Kriegsoperationen und der Behandlung gemeinsamer Angelegenheiten. Demgegenüber glaubt er bei der Hanse einen Stillstand feststellen zu müssen: Die Anregungen, welche die beiden dänischen Kriege für die Entwicklung einer Verfassung gegeben hätten, seien ohne Folge geblieben, die Verschmelzung der Kölner Konföderation mit der Gesammtheit der Hansestädte habe man abgelehnt. Die Erklärung dafür findet er in der Absicht Lübecks, sich nach so grossen Erfolgen in seiner Politik nicht zu binden, sondern freie Hand zu behalten. Schon der Vergleich an sich, noch mehr die daraus hergeleiteten Folgerungen beweisen ein Verkennen des eigentlichen Zweckes und der Natur der Hanse. Schon die Möglichkeit einer Zusammenfassung aller Hansestädte — ganz abgesehen davon, dass in der Kölner Konföderation nichthansische Elemente vertreten waren, deren Aufnahme in die Hanse, d. h. in die Rechte des deutschen Kaufmannes im Auslande, ausgeschlossen war — zu einem festgefügten und dauerhaften Bunde lässt sich aus staatsrechtlichen, militärischen, finanziellen u. a. praktischen Gründen bestreiten. An umfassenden und bundesmässigen Vereinigungen der Hansestädte, den Tohopesaten, hat es keineswegs gefehlt. Auch ist die Hanse nicht ganz verfassungslos geblieben, wie die Beschlüsse über den Besuch der Tagfahrten, das Gewohnheitsrecht bezüglich der Einberufung der Tagfahrten, die Abfassung und Publikation der Recesse, das Rechtsverhältniss der Gesammtheit der Städte zu den Kontoren, der Charakter der Tagfahrt als eines höchsten Gerichtshofes u. a. mehr beweisen. Schon die Durchführung einzelner verfassungsähnlicher Bestimmungen

[1]) Nitzsch, Deutsche Studien S. 285.

stiess auf erhebliche praktische Schwierigkeiten. Jene Bündnisse oder Tohopesaten der Hansestädte, die allein den Bündnissen der oberdeutschen Städte vergleichbar und in mancher Hinsicht gleichartig sind, sollen aber wie diese ihre Wirkungen in Deutschland selbst äussern. Sie sind Kampfmittel im Streit der Stände des Reiches, vornehmlich gegen die Fürsten und deren vordrängende Macht gerichtet. Dem hauptsächlichen Zweck der Hanse dienen sie nur mittelbar. Denn dieser war die Pflege des Handels mit dem Auslande, wo die wichtigsten Einigungspunkte der Städte lagen: die gemeinsamen Privilegien und Niederlassungen, von denen in erster Linie mit dem Gedanken der kommerziellen auch der einer gewissen politischen Einheit der Städte ausgegangen war und sich Bahn gebrochen hatte. Die Organisation ihres Verkehrs mit dem Auslande war nach der Mitte des 14. Jahrhunderts eine der wichtigsten Aufgaben der Hanse. Diese Organisation sollte ihre Herrschaft auf ihrem eigentlichen Arbeitsfelde ausgestalten und sicherstellen.

Die Massregeln, welche die Hanse zur Erreichung dieses Zweckes ergriffen hat, betrafen zum Theil den Verkehr ihrer Angehörigen in den auswärtigen Niederlassungen und durch diese im Auslande überhaupt, zum Theil den Handel ihrer Angehörigen und der Fremden in dem eigenen inneren Gebiete der Hanse. Der erste Schritt auf dem Wege zu einer festeren Organisation der hansischen Gemeinschaft war, wie bekannt, die Unterordnung der auswärtigen Niederlassungen, zuerst der in Brügge, bald darauf der in Nowgorod[1]), unter die Leitung der Städte. Demgemäss widmeten die hansischen Tagfahrten ihre Fürsorge vielfach dem Vorsteheramt dieser Niederlassungen. Denn den Genossenschaftsbehörden war die engere Leitung der Genossenschaftsangelegenheiten nach innen und aussen, die Aufsicht über die Beobachtung der Statuten und Recesse durch die Genossenschaftsangehörigen anvertraut. Die Städte mussten diese Behörden in strenger Abhängigkeit zu halten suchen, um sie besonders für ihre

[1] Frensdorff a. a. O. Abth. 2 S. 44 f.

amtlichen Handlungen zur Verantwortung ziehen und das Gefühl ihrer Verantwortlichkeit in ihnen lebendig halten zu können. Hauptsächlich unter diesem Gesichtspunkt sind die folgenden Beschlüsse der Städte zu beurtheilen.

Die älteste gemeinsame Niederlassung, die in Nowgorod, ist die erste, über deren Vorsteher nach der Mitte des 14. Jahrhunderts ein hansischer Beschluss gefasst worden ist. Die Lübecker Johannisversammlung vom J. 1363 bestimmte über das passive Wahlrecht des Aeltermannes des Hofes, dass er von beiderlei Nationalität sein könne, jedenfalls aber von der Hanse der Deutschen sein müsse. Da der Aeltermann des Hofes bisher abwechselnd aus Lübeck und Gotland d. h. Wisby genommen und neben diesen für die Zukunft vielleicht noch an Riga gedacht wurde [1], bedurfte es nur der Festsetzung, dass auch nach der vor zwei Jahren erfolgten Unterwerfung Wisbys unter dänische Oberhoheit der oberste Leiter des Kontors ein Deutscher oder Gotländer sein könne. Die allgemeine und besonders für den Fall einer Trennung Wisbys von der Hanse zwingende Norm gab der Zusatz über die hansische Personalität des Aeltermannes. Drei Jahre später erliess die Hanse Vorschriften über die Aelterleute in zwei anderen Niederlassungen. Der Städtetag in Lübeck vom 24. Juni 1366 beschloss, dass Niemand in Flandern und Bergen Aeltermann sein solle, der nicht Bürger in einer Stadt von der deutschen Hanse sei [2]. Damit war auch für den Westen ein Grundsatz aufgestellt, dessen Durchführung nur in Flandern zeitweilig auf Hindernisse stiess. Am

[1] Koppmann, HR. 1 n. 296 § 13. Anders wird man, trotz des von Frensdorff angezogenen Schreibens des Nowgoroder Kontors von 1373, die Worte des Recesses wegen seiner auffälligen Fassung und des im nächsten Paragraphen folgenden Beschlusses über die Zulassung Rigas als Vorstand eines Drittels neben Lübeck und Wisby kaum verstehen dürfen, vgl. Frensdorff a. a. O. S. 52 ff. Das Wort *„nacionis"* fehlt in der einen (lübischen) Handschrift, von der die andere rostocksche) „sehr bedeutend" abweicht; s. Koppmann nach Junghans n. 296 Stückbeschreibung.

[2] Koppmann, HR. 1 n. 376 § 12, 26.4, n. 380, 385. Die für die Niederlassung in Brügge erlassenen Vorschriften der Städte über die Genossenschaftsbehörden habe ich bereits in meiner Schrift, Die

längsten vermisst man einschlägige Bestimmungen für das Londoner Kontor, das Haupt der hansischen Niederlassungen in England. Der Grund dafür wird in den Umständen zu suchen sein, dass die Städte das Londoner Kontor am spätesten von allen, erst durch die Gesandtschaft vom J. 1375 [1]), ihrer Leitung unterordneten, und dass ferner wegen der festen Ordnung und der Abgeschlossenheit des Stalhofes damals kaum die Gefahr bestand, dass der deutsche Aeltermann des Stalhofes aus einer anderen als aus einer deutschen Hansestadt gewählt werden würde.

Schwieriger war es, wie angedeutet wurde, für die Städte, ihren Willen in Flandern durchzusetzen. In den Verhandlungen zwischen der Genossenschaft und den hansischen Gesandten, die am Ende des J. 1392 jene wieder von Dordrecht nach Brügge zurückgeführt hatten, ergab es sich, dass das Kontor die Beschränkung des passiven Wahlrechtes der Aelterleute auf Bürger einer Hansestadt nicht annehmen wollte und angeblich auch nicht durchgeführt hatte [2]). Ob und in welchem Umfang eine Verletzung des Grundsatzes von 1366 stattgefunden hat, lässt sich aber nicht ausmachen. Es wird zu berücksichtigen sein, dass dieses ohnehin nicht so streng wie die übrigen grossen Niederlassungen abgeschlossene Kontor durch den flandrischen Bürgerkrieg in Unordnung gerathen und im J. 1388 von Flandern nach Dordrecht übergesiedelt war. Damit hing es zusammen, wenn auf der Lübecker Tagfahrt vom 3. März 1394 der Beschluss, dass in Flandern nur Bürger von Hansestädten zu Aelterleuten und auch zu den Achtzehnmännern gewählt werden sollten, von den anwesenden Städten an ihre Räthe zurückgezogen wurde. Auch der preussische Städtetag vom 23. April vertagte die Entscheidung bezüglich der Aelterleute bis

Genossenschaft der deutschen Kaufleute zu Brügge in Flandern S. 28 ff. zusammengestellt. Einige Wiederholungen daraus sind hier, wo die einschlägigen Nachrichten über alle gemeinhansischen Niederlassungen gesammelt werden sollen, unvermeidlich.

[1]) Kunze, HUB. 4 n. 519; Keutgen S. 11.

[2]) Koppmann, HR. 4 n. 134 §§ 10 u. 11; Genossenschaft S. 29.

zur nächsten Tagfahrt. Erst die Lübecker Versammlung vom J. 1399 stellte sich sowohl hinsichtlich der Wahl der Aelterleute und Achtzehnmänner in Brügge wie der Aelterleute in Bergen auf den Boden des Beschlusses von 1366[1]). Tagfahrten in den Jahren 1402, 1405 und 1407 haben diese Beschlüsse für Bergen und Brügge wiederholt[2]). Nur ein zeitweiliges Schwanken verräth der Beschluss der Hamburger Tagfahrt vom 20. April 1407: Zu Aelterleuten und Achtzehnmännern in Flandern sollen, soweit wie möglich, Bürger aus Hansestädten gewählt werden. Denn wenige Monate später beschlossen die Städte in Wismar wieder und diesmal zuerst ganz allgemein, dass in Flandern und überall, wo der Kaufmann Hanse habe, d. h. genossenschaftlich organisirt sei, nur hansestädtische Bürger zu Aelterleuten und Achtzehnmännern genommen werden dürften[3]). Die hansische Versammlung in Rostock und Lübeck vom Mai bis Juli 1417 stellte dann in ihrem Recess und in ihren Statuten fest, dass die Aelterleute sowohl in Brügge, London, Bergen und Nowgorod als auch in Malmö und in anderen Orten der drei nordischen Reiche, wo die dort verkehrenden Kaufleute unter Aelterleuten standen, Bürger in einer Hansestadt sein müssen[4]).

Allein in Flandern, wo wegen der mit der Führung der Kontorgeschäfte verbundenen Schwierigkeiten und aus anderen später zu besprechenden Gründen eine ausreichende Zahl geeigneter Persönlichkeiten zur Besetzung der oberen Genossenschaftsämter augenscheinlich nicht immer zu finden war, schien die Durchführung der alten strengen Bestimmungen nicht gelingen zu wollen. Das Kontor bat in diesem Jahre um Verhaltungsmassregeln für den Fall, dass tüchtige Personen zur vollzähligen Besetzung der Aemter der Aelterleute und Achtzehnmänner nicht vorhanden seien[5]). Diesem für Flandern wohlberechtigten

---

[1]) Koppmann, HR. 4 n. 192 § 19, 204 § 3, 541 § 11.
[2]) a. a. O. 5 n. 83, 225 §§ 8 u. 9, 392 § 24.
[3]) a. a. O. 5 n. 705 § 8, 720 § 10.
[4]) a. a. O. 6 n. 397 §§ 88 u. 97 S. 384, n. 398 §§ 3 u. 4.
[5]) a. a. O. n. 475 § 12, Genossenschaft S. 30.

Einwand ist es offenbar zuzuschreiben, dass die Beschlüsse vom J. 1417 in den Statuten des J. 1418 theilweise abgeschwächt wurden zu der Bestimmung, dass die Aelterleute in Brügge, London, Bergen und Nowgorod oder anderswo Bürger einer Hansestadt sein oder mit dem Kapital hansestädtischer Bürger Handel treiben und ausserdem echt und frei geboren sein müssten. Die Bestimmung über die Aelterleute in den skandinavischen Reichen liess man dagegen uneingeschränkt bestehen [1]). Kurz vor dem vorläufigen Abschluss des holsteinisch-dänischen Krieges durch den Frieden von Wordingborg kehrte man jedoch wieder zu dem älteren grundsätzlichen Beschlusse zurück. Die Lübecker Tagfahrt vom Juni 1434 erneuerte wieder die Forderung der Statuten von 1417 für die Aelterleute in den vier grossen Niederlassungen. Schliesslich hat die von fast allen bedeutenden Hansestädten besuchte Lübecker Maiversammlung vom J. 1447 sowohl die Vorschriften von 1417 und 1434, als auch die von 1417 über die Aelterleute in den nordischen Königreichen bestätigt [2]). In Flandern hat man sich später damit geholfen, dass man die Zahl der Aelterleute und Achtzehnmänner herabsetzte.

In engem Zusammenhang mit den vorstehenden Beschlüssen steht das Bestreben der Städte, die Theilnahme der einzelnen Personen an dem Rechte der Deutschen im Auslande und an dem Genusse der erworbenen Privilegien zu regeln, den Kreis der Berechtigten deutlich zu bezeichnen. Die über diesen Punkt getroffenen Bestimmungen bilden eigentlich die Voraussetzung für die soeben erörterten Vorschriften über den Personenstand der Aelterleute. Wir besprechen sie indessen erst jetzt, weil die Darstellung am besten von ihnen hinüberleitet zu den nahe verwandten Fragen nach dem Verhältniss der Angehörigen der Hanse zu den Nichthansen. Es ist wohl anzunehmen, dass die Aufnahme in die auswärtigen Niederlassungen, durch welche

[1]) a. a. O. n. 557 §§ 6 u. 7.

[2]) Von der Ropp, HR. 1 n. 321 § 12, 3 n. 288 §§ 45 u. 47. In § 45 werden die Worte der Statuten von 1417 bzw. 1418: „*yn anderen jegenen in den dren riiken*“ kurz ersetzt durch „*anderswor*“.

man erst in den Genuss ihrer Rechte und Freiheiten eintrat, schon in früherer Zeit durch einen gleichen oder ähnlichen Akt erfolgte, wie man ihn um die Mitte des 15. Jahrhunderts für Brügge und London als den der „Verhansung" erwähnt findet[1]). Den ersten grundsätzlichen Beschluss über die Zulassung zum Rechte des Kaufmanns fasste die Lübecker Juniversammlung vom Jahre 1366: Niemand soll die Privilegien und Freiheiten der Deutschen geniessen, der nicht Bürger einer Stadt von der deutschen Hanse ist; Niemand soll Nowgorod besuchen, der nicht in dem Rechte oder der Hanse der Deutschen ist[2]). Die letztgenannte Bestimmung wollte den Besuch Nowgorods ausschliesslich den Angehörigen der Hanse vorbehalten. Die Durchführung eines solchen Beschlusses war allein im Verkehr mit Nowgorod möglich. Für den Westen ergaben sich schon Schwierigkeiten bei der Beschränkung des Rechtes zum Privilegiengenuss auf hansestädtische Bürger.

Für eine leichte Durchsetzung dieser Forderung wäre es eine Vorbedingung gewesen, dass die Kaufleute ihre Waaren persönlich ins Ausland begleiteten und selbst ihre

[1]) Für Brügge s. Genossenschaft S. 21 Anm. 6; vgl. auch Das Buch Weinsberg, hrsg. v. Höhlbaum 2 S. 199. Für London ist zu verweisen auf ein Schreiben Dinants an den Markgrafen Marcus von Baden von 1465 Juni 14, worin es diesem die Freiheiten der Hanse und der Dinanter in England auseinandersetzt: Dinant besitze dort dieselben Freiheiten wie die Hansestädte, *laquelle franchiese entre aultres choses est telle, que par vertu dicelle tous ceulx de la ditte ville (de Dinant), qui sont ou seront hansiés, puellent mener touttes manieres de marchandises comme batterie ... ou dis roialme, pour icelles vendre et autres achater ...;* Bormans, Cartulaire de la Commune de Dinant 2 n. 95, demnächst im HUB. Bd. 9; vgl. auch Lappenberg, Stahlhof Urk. S. 107 § 5. Die heute dem Worte „verhansen" meist beigelegte Bedeutung von „aus der Hanse ausschliessen" findet sich weder bei Schiller-Lübben, Mnd. Wtb. Bd. 5 S. 361 noch bei Lübben-Walther, Mnd. Hdwtb. belegt. Doch kommt sie schon im Mittelalter vor, so im J. 1417: *weret ok, dat se darmede erer borger nicht konden mechtich werden, so schal de stad vorhenset werden,* Koppmann, HR. 6 n. 397 § 83 S. 382; wiederholt im J. 1447, von der Ropp, HR. 3 n. 288 S. 186 § 42. Vgl. schon Sartorius, Gesch. des hanseat. Bundes 2 S. 235.

[2]) Koppmann, HR. 1 n. 376 §§ 11, 13, 26.4, n. 385.

Geschäfte dort abschlossen. Das war aber bereits nicht mehr die Regel. In manchen Fällen vertrauten die Kaufleute in den Städten ihre Waaren und deren „Hantirung“ im Auslande ihren Gesellschaftern, Kaufleuten wie Schiffern, oder ihren Liegern, Dienern, Knechten und Faktoren [1]) an, die, in verschiedenem Grade am Gewinn betheiligt oder dispositionsfähig, im Auslande ihre Gesellschafter oder ihre Herren vertraten, deren Waaren empfingen und zurückschickten, deren Aufträge erledigten, aber noch nicht Bürger in einer Hansestadt waren oder es aus verschiedenen Gründen nicht sein konnten oder mochten. Der Aufschwung, die erhöhte Sicherheit und die technischen Fortschritte des Handels, ferner die engere Interessenverbindung, in welche die Hansestädte unter einander getreten waren und in der die Hanse wiederum mit ganzen Gruppen nichthansischer Städte, wie den holländisch-seeländischen, oder einzelnen nichthansischen Städten, wie Kampen u. a. niederrheinischen Orten, gestanden hat, erleichterten und förderten die Gründung gemeinsamer Unternehmungen der Kaufleute aus verschiedenen Städten, aus hansischen unter einander und aus hansischen mit nichthansischen. In solchen Unternehmungen war gelegentlich das Kapital hansischer und nichthansischer Kaufleute vereinigt. Hansische Waaren befanden sich in den Händen nichthansischer oder solcher Kaufleute, die in keiner Hansestadt Bürgerrecht besassen, und hansische Kaufleute trieben gemeinsam Geschäfte mit Nichthansen oder hatten mit Nichthansen Antheile an denselben Schiffen.

In Bezug auf die Behandlung der Personen und Waaren, die in solchen Gesellschaften vereinigt waren oder deren Zugehörigkeit zur Hanse zweifelhaft sein konnte, erwuchsen Schwierigkeiten bei Anwendung der nur für die Angehörigen der Hanse gültigen Privilegien. Die Hanse musste hier Klarheit schaffen. Im J. 1390 setzte die Lübecker Juniversammlung auf die Tagesordnung der

[1]) Nirrnheim S. XXVIII mit S. 40 § 239 weist ausserdem noch die Scholer *(„scholares“)* nicht nur als Schreiber oder Buchhalter, sondern auch als gelegentlich selbständige Einkäufer nach.

nächsten Tagfahrt die Frage: Niemand soll im Recht des Kaufmanns sein, der nicht Bürger in einer Hansestadt ist oder das Geld hansestädtischer Bürger hat. Die Hamburger Tagfahrt vom November 1391 berieth alsdann über diesen Gegenstand: Man soll Niemand mit dem Recht des Kaufmanns vertreten, der nicht Bürger in einer zum Recht des Kaufmanns gehörigen Stadt oder eines dortigen Bürgers Brodknecht ist. Aber die anwesenden Gesandten, Vertreter der bedeutendsten Städte aus fast allen Gruppen, zogen die Entscheidung an ihre Räthe zurück. Im nächsten Jahre zeigte es sich, von welcher Seite der Widerstand gegen den Beschluss vom J. 1366 ausging. Das brüggische Kontor erklärte einer hansischen Gesandtschaft, dass es seit Alters auch Kaufleute aus Dörfern und Schlössern mit seinem Recht vertheidigt habe[1]). Augenscheinlich wollte es sich eine gewisse Freiheit wahren in den Fällen, wo ein Zweifel an der Berechtigung eines Kaufmannes oder Schiffers zur Theilnahme an den Privilegien entstehen konnte. Die Hanse beharrte aber vorläufig auf der alten enggefassten Vorschrift[2]). Die Lübecker Tagfahrt vom 25. Juli 1399 erneuerte die Bestimmung von 1366 und verbot zugleich bei schwerer Busse, dass Angehörige der Hanse deren Freiheiten für die Waaren eines Nichthansen in Anspruch nähmen. Sie untersagte mithin ihren Angehörigen noch nicht den Geschäftsbetrieb mit nichthansischem Gut, schritt aber doch in den nächsten Jahren, wie wir später sehen werden, auch zum Verbot der Handelsgesellschaft mit Nichthansen. Erst dann konnte sie auch die älteren Bestimmungen dahin mildern, dass sie, wie es auf der Lübecker Märzversammlung von 1405 geschah, nach Erneuerung der Beschlüsse von 1366 und 1399 den Genuss der Privilegien auch den Gesellen oder Knechten hansestädtischer Bürger erlaubte. Zwei Jahre

[1]) Koppmann, HR. 3 n. 476 § 5, 4 n. 38 § 18, n. 134 § 10.

[2]) Die im Frühjahr 1392 in Livland anwesenden lübischen und gotländischen Gesandten sammt den livländischen Städten wiederholten und erneuerten die Bestimmung der Nowgoroder Schra, laut welcher nur die Bürger der zum Recht des Kaufmanns gehörigen Städte die Privilegien des Kaufmanns geniessen sollten, a. a. O. 4 n. 47 §§ 19 u. 20.

darauf wurden die alten Bestimmungen den Kontoren von neuem eingeschärft [1]).

Nach Ablauf eines Jahrzehnts musste indessen die Hanse anderen Versuchen zur Umgehung ihrer Beschlüsse entgegentreten. Es war offenbar nicht schwierig, sich in einer kleinen Hansestadt das Bürgerrecht und eine diese Eigenschaft bescheinigende Urkunde, den Bürgerbrief, zu verschaffen [2]). Diese gute Gelegenheit haben Nichthansen und Hansen nicht unbenutzt gelassen, um sich auf unrechtmässige oder bequemere Weise den Genuss der hansischen Vorrechte zu verschaffen. Daher verfügte die hansische Tagfahrt im J. 1417, dass die Zulassung zum Privilegiengenuss nicht allein vom Besitz des Bürgerrechts, sondern auch von der Leistung der Bürgerpflichten: Zahlung der Steuern und Theilnahme am Militärdienst abhängig sein solle; die Kontore waren berechtigt, Beweise für die Erfüllung dieser Pflichten zu fordern. Damit hing das gleichzeitig ergangene Verbot zusammen: Niemand dürfe zugleich in zwei Städten Bürger sein [3]). Die Statuten vom J. 1417 erweiterten diese Vorschriften durch die schon im J. 1405 beschlossene Zulassung derer, die eines hansestädtischen Bürgers Dienstknechte waren oder dessen Geld hatten, zum Recht des Kaufmanns [4]). Zugleich setzten die Statuten fest, dass auch

[1]) a. a. O. 5 n. 225 §§ 8 u. 9, n. 392 § 24.

[2]) Der Danziger Heinrich Vorrath klagt im J. 1437, dass Holländer u. a. (Nichthansen) mit Bürgerbriefen von (Hanse)städten, namentlich von der Jungstadt Danzig, nach England kämen, um auf Grund derselben die hansischen Vorrechte besonders bezüglich der Custume zu geniessen; von der Ropp, HR. 2 n. 74. Wie leicht die Erwerbung eines Bürgerbriefes in kleineren Hansestädten schien, zeigt der Brief eines Danzigers vom J. 1456; HUB. 8 n. 513. Zur Zeit des Ausschlusses Kölns aus der Hanse erwarben eine Anzahl Kölner Kaufleute das Bürgerrecht in Wesel; von der Ropp, HR. 7 n. 337 und S. 501 Anm. 1. Vgl. Schäfer, Das Buch d. Lüb. Vogts auf Schonen S. CXXV.

[3]) Koppmann, HR. 6 n. 398 § 3.

[4]) Den Zusatz hat nur die Lübecker Handschrift, in der Rostocker fehlt er. Dortmund behauptete im Oktober 1418, dass der Beschluss der Rostocker Tagfahrt von 1417 nur die hansestädtischen Bürger und die mit dem Kapital hansestädtischer Bürger Geschäfte treibenden Kaufleute umfasst habe. Gegen diese zu enge Fassung des Be-

die Aelterleute der hansischen Genossenschaften in den drei nordischen Reichen [1]) nur diejenigen Personen mit dem Kaufmannsrecht beschirmen sollten, die hansestädtische Bürger oder Bürgerknechte waren oder mit hansestädtischem Bürgergelde arbeiteten [2]). Recess und Statuten der Lübecker Sommerversammlung von 1418 bestätigten die Beschlüsse des vorigen Jahres [3]). Im Zusammenhang mit der Erneuerung der Bestimmungen von 1417 im J. 1434 haben die Städte noch besonders ihre Vögte auf Schonen angewiesen, keine Nichthansen mit dem Recht der Hanse zu vertreten oder auf den hansestädtischen Fitten und Feldern aufzunehmen [4]). Die Durchführung ihrer Vorschriften suchten sie noch dadurch sicherer zu erreichen, dass sie deren Vernachlässigung durch die Aelterleute mit schwerer Strafe bedrohten. Schliesslich wiederholte die Lübecker Tagfahrt vom 18. Mai 1447 die alten Forderungen und zwar in der Beschränkung auf hansestädtische Bürger, ohne an dieser Stelle der Zu-

---

schlusses erhob es Einspruch zu Gunsten seiner Einwohner und Kaufleute. Doch ist das Versprechen der Lübecker Tagfahrt v. J. 1418, die Dortmunder ausdrücklich von jenen Beschlüssen auszunehmen, nicht erfüllt worden, a. a. O. 6 n. 602. S. unten.

[1]) Bemerkenswerth ist eine Anfrage des Brügger Kontors auf der Lübecker Tagfahrt vom 15. Mai 1407, ob es Kaufleute von Lödöse, Ripen und Opslo mit dem Rechte des Kaufmanns vertheidigen solle. Die Tagfahrt erwiedert: Da der hansische Kaufmann in diesen Städten Freiheiten hat, mögen jene Kaufleute, sofern sie in der Hanse sind, die hansischen Freiheiten geniessen, nichthansische aber nicht; Koppmann, HR. 5 n. 392 § 10. Im Jahre 1446 hat das Kontor sich in der That einiger Kaufleute aus Lödöse angenommen, von der Ropp, HR. 3 n. 249. Ueber den Stapel in Ripen s. Kunze, HUB. 4 n. 911; Brem. UB. 4 n. 430.

[2]) Koppmann, HR. 6 n. 398 § 4. So auch der Recess n. 397 § 88. Aus einer Aeusserung des Brügger Kontors im J. 1417, a. a. O. n. 475 § 11, Genossenschaft S. 21, erhellt, dass Kaufleute, die früher mit hansestädtischem Bürgergelde gewirthschaftet hatten, auch nach der Auflösung dieser Verbindung das Recht des Kaufmanns genossen, ohne irgendwo Bürger zu sein.

[3]) a. a. O. n. 557 §§ 6 u. 7. Dass der Zusatz von 1405 mit bestätigt wurde, obgleich er nicht ausdrücklich genannt wird, ist nicht zweifelhaft. Denn die Wahl zu Aelterleuten wurde ausgedehnt auch auf die, welche hansestädtisches Bürgergeld hatten.

[4]) Von der Ropp, HR. 1 n. 321 § 12; Schäfer S. CXXV Anm. 2.

lassung der im Dienst oder mit dem Kapital derselben Geschäfte treibenden Personen zu gedenken[1]).

Für den Verkehr mit England traf man hinsichtlich dieser kaufmännischen Vertreter besondere Bestimmungen. Denn hier war die Begünstigung der Hanse durch Zollprivilegien am augenfälligsten[2]), die Versuchung zu unrechtmässiger Benutzung derselben am stärksten und daher auch das Misstrauen gegen die Personen, die dort nur als Diener hansischer Kaufleute ihren Handel trieben, durchaus gerechtfertigt. Das Londoner Kontor klagte, dass nicht in der Hanse geborene Personen, die von hansischen Kaufleuten als Diener angenommen wurden und an deren Waaren oder Geschäftskapital Gewinnantheil hatten, für diese die hansischen Vorrechte in Anspruch nähmen. Andere, die ebenfalls nicht in der Hanse geboren waren und ausländischen Kaufleuten gedient hatten, kauften, wie schon erwähnt, das Bürgerrecht in einer Hansestadt und glaubten damit einen Anspruch auf Privilegiengenuss erworben zu haben. Dieselbe Lübecker Versammlung trat diesen Missbräuchen entgegen. Sie beschloss, dass Nichthansen die hansischen Privilegien erst gebrauchen dürften, wenn sie sieben Jahre lang hansischen Kaufleuten gedient hätten. Ja, während dieser Zeit durften weder sie selbst Geld bei einem hansischen Kaufmann anlegen oder Gewinnantheil am Handel eines solchen haben, noch ihre Herren mit ihnen in Handelsgesellschaft treten. Nach Ablauf der sieben Jahre sollten sie erst das Bürgerrecht in einer Hansestadt erwerben und dort Grundbesitz und Haushalt haben[3]), bevor sie zum Gebrauch der hansischen Privilegien zugelassen wurden. Nicht einmal diese Vorsichtsmassregeln schienen ausreichend, um einen Missbrauch der Privilegien auszuschliessen. Man fügte hinzu: Wenn ein früherer Kaufmannsdiener nach Erwerbung des Bürgerrechts in seiner Stadt keinen Grundbesitz

[1]) Von der Ropp, HR. 3 n. 288 § 47.

[2]) S. S. 116 Anm. 2; Von der Ropp, HR. 2 n. 82 § 4.

[3]) Von der Ropp, HR. 3 n. 288 §§ 72 u. 73: „*dat se in ener hensestadt hues unde hoff hebben unde dar beseten vuer unde roek*".

oder Haushalt haben will, soll man ihm erst nach siebenjährigem Besitz des Bürgerrechts den Privilegiengenuss gestatten. Ueberhaupt aber soll allen Engländern, Holländern, Seeländern, Flämingern, Brabantern und Nürnbergern auch dieser Weg zur Theilnahme an den hansischen Vorrechten in England verschlossen sein. Doch hat der Bremer Städtetag vom Juli 1449 auf Antrag des Londoner Kontors dem Recess von 1447 die rückwirkende Kraft für die damals bereits zu Bürgern in Hansestädten aufgenommenen Personen abgesprochen [1]). Im Jahre 1457 erneuerte das Londoner Kontor jene Vorschriften [2]).

Wenn die Durchführung dieser Vorschriften, welche die von der Hanse errungenen Handelsvortheile im Auslande vorzugsweise den Bürgern der Hansestädte zu sichern bestimmt waren, oft nicht glatt von Statten gehen wollte, so erklärt sich das aus einfachen Gründen. Jene Beschlüsse richteten zum Theil ihre Spitze gegen Zustände, die, wie schon erwähnt wurde, doch wieder eine natürliche Folge des allgemeinen kommerziellen Aufschwunges in dem Handelsgebiet der Hanse waren. Es erschien längst nicht mehr erforderlich, dass der Kaufmann selbst mit seinem Gut in die Ferne zog. Mit der wachsenden Lebhaftigkeit des Verkehrs zwischen den auswärtigen Niederlassungen oder Handelsplätzen und den Heimathstädten vermehrten sich die Gelegenheiten zur Hin- und Rückreise, auch das Geschäftsverfahren wurde rationeller und mit der Ausbildung des Creditwesens bequemer. Manche Kaufleute oder ihre Gesellschafter, Vertreter und Diener im Auslande blieben dauernd in der Fremde, besonders in den Niederlanden, wurden heimisch unter der fremden Bevölkerung, kauften Grundbesitz und verheiratheten sich dort. Es waren zum Theil Elemente, die nach ihrem Beruf und ihrer bürgerlichen Stellung denen ähnlich waren, die im 15. Jahrhundert in den Hansestädten, vorzüglich in den Seestädten, zum Unterschiede von den Bürgern, schlecht-

[1]) a. a. O. n. 546 § 10. [2]) HUB. 8 n. 534. Ueber die Durchführung der obigen Beschlüsse vgl. die Schreiben Kölns an das Londoner Kontor: n. 296, 299, 300, 302.

hin als Kaufleute oder Kaufgesellen von der deutschen Hanse bezeichnet wurden. Aber weil sie im Auslande unter den Nichthansen lebten, war ihre Haltung wichtiger. Denn die enge Fühlung, die sie durch den dauernden Aufenthalt in der Fremde mit den Ausländern gewonnen hatten, legte die Gefahr nahe, dass ihre Interessen nicht mehr ungetheilt an der Hanse hingen. Ein Interessenkonflikt trat besonders dann ein, wenn verkehrspolitische Massregeln der Hanse ihnen Opfer auferlegten und direkten Schaden zuzufügen schienen. Sie geriethen so in eine Zwischenstellung zwischen der Hanse und der Bevölkerung des Auslandes.

Gegen diese unklaren Zustände erliess die Hanse ihre Verfügungen, die den Gebrauch der Privilegien im wesentlichen an den Besitz des Bürgerrechts und die Leistung der Bürgerpflichten in den Hansestädten knüpfen sollten. Es ist begreiflich, dass manche Kaufleute und Schiffer sich diesen, nach Lage ihrer Verhältnisse und Gewohnheiten schwer zu erfüllenden Bedingungen nicht unterwerfen wollten. Das Mittel, durch welches sie sich ihnen zu entziehen hofften, war der Austritt aus der Hanse und weiterhin der Eintritt in das Recht der fremden Bevölkerung. Diese Desertion erschien nun wieder der Hanse um so gefährlicher, als diese früheren Angehörigen der Hanse mit den Angelegenheiten der Genossenschaften, deren Mitglieder sie gewesen, sowie der Handelsbeziehungen derselben und ihrer früheren Genossen vertraut und überhaupt in den Handel zwischen den hansischen Gebieten und dem Auslande gründlicher eingeweiht waren als die Fremden. Die Stralsunder Tagfahrt vom September 1421 ging auf Anregung des Brügger Kontors gegen diejenigen vor, die aus der Hanse traten und, das Recht der hansischen Kaufleute aufgebend, in Sluis oder anderen Orten, wo der deutsche Kaufmann einen Stapel hatte, Bürger geworden waren oder noch werden würden. Man beschloss, sie niemals mehr als Bürger aufzunehmen und ihnen den Genuss der Privilegien für immer zu entziehen. In allgemeingültiger Form wurde der Beschluss den livländischen

Städten mitgetheilt: Wer sich aus der Hanse und dem Recht des Kaufmanns begeben hat oder begibt, soll in keiner Hansestadt Bürger sein oder werden und die Rechte und Freiheiten der hansischen Kaufleute nicht gebrauchen. Damit hatte man noch nicht genug. Die vorübergehenden Vortheile eines Austritts aus der Hanse erschienen in schwierigen Zeiten so gross, dass Schiffer und Kaufleute leicht der Versuchung erlagen. Das Kontor wünschte daher die Stralsunder Vorschriften noch durch den Zusatz verschärft zu sehen, dass alle Angehörigen der Hanse mit den aus der Hanse Geschiedenen jeden Handelsverkehr vermeiden, und dass die aus der Hanse getretenen Schiffer weder im Auslande noch im Gebiet der Hanse von Angehörigen der Hanse Fracht erhalten sollten. Die Städte erklärten ihr Einverständniss mit dieser Verschärfung. Ihr Versprechen, für die Beobachtung der Beschlüsse an den anderen Stapeln des hansischen Kaufmanns sorgen zu wollen, zeigt, dass man dem Uebel wirksam zu begegnen suchte.

Dennoch schien seine Beseitigung nicht gelingen zu wollen. Nicht nur dass die, gegen welche jene Beschlüsse in erster Linie gerichtet waren, auch ohne Befrachtung durch hansische Kaufleute ihre Fracht nach Preussen und Livland zu gewinnen hofften. Auch viele andere Personen traten aus dem Recht des Kaufmanns in der Meinung, für den Handel nach Osten würde ihnen der angedrohte Verkehrsausschluss keinen Schaden thun. Das Kontor versprach nun für sich die Ausführung der Vorschriften und verlangte von den Städten, dass sie die ausgetretenen Schiffer bei ihrer Ankunft in Danzig, Riga oder Memel vom Handelsverkehr mit Hansen ausschlössen. Lübeck stellte diese Forderung den livländischen Städten und die preussischen Städte legten sie im März 1423 dem Hochmeister vor. Dieser versagte ihr zwar im April die Genehmigung, und auch Riga verweigerte ihre Befolgung bis zu neuer Berathung und gemeinsamen Vereinbarungen der Städte. Allein die Hansestädte beharrten bei ihren Beschlüssen[1]. Die Lübecker Johannisversammlung des

[1] Koppmann, HR. 7 n. 383 § 6, 389, 438, 441 § 11, 442, 576, 577, 584, 590 § 1.3, 595 § 1.6.

J. 1426 verbot den Hansen, den vormals in der Hanse gewesenen Bürgern von Sluis oder von anderen Orten nach Osten oder Westen Frachten zu geben oder ihre Ladung zu löschen. Die Städte gingen sogar, offenbar gereizt durch den Widerstand, den sie gefunden hatten, noch entschiedener vor. Wer mit Vorsatz, d. h. aus eigennützigen Gründen, aus der Hanse scheidet oder geschieden ist, in Flandern oder anderswo Bürgerrecht erwirbt, und alle, die sich dort verheirathen, sollen nach den Beschlüssen vom J. 1434 in keiner Hansestadt zu Bürgern aufgenommen werden und vom Genuss der hansischen Rechte ausgeschlossen sein; kein hansischer Schiffer darf ihr Gut nach Osten oder Westen führen; schickt ein solcher in eine östliche Hansestadt Gut, welches er nicht selbst begleitet, so soll es beschlagnahmt werden bis zum Beweise, dass er es gegen baar gekauft hat und kein anderer daran betheiligt ist. Dieselben Massregeln wurden gegen diejenigen verkündigt, die in Diensten dieser früheren Hansegenossen oder in Handelsgesellschaft mit ihnen standen; Schiffer und Kaufleute, die noch Verbindung mit jenen haben, sollen sie bis Ostern des nächsten Jahres auflösen; sonst trifft auch sie der Ausschluss vom Bürgerrecht in den Hansestädten und die Beschlagnahme ihrer Waaren in der erwähnten Form[1]). Tagfahrten in den J. 1441, 1442 und 1447 haben diese Beschlüsse erneuert[2]). Die vom J. 1447 fügte sogar noch eine weitere Verschärfung hinzu: Kein Angehöriger der Hanse darf Waaren dieser ehemaligen Genossen in Empfang nehmen, noch ihnen solche zusenden oder abkaufen[3]). Der Hochmeister verweigerte zwar auch diesmal den Beschlüssen seine Zustimmung für den Bereich des Ordenslandes, liess sie jedoch zu für alle nichtpreussischen Gebiete[4]).

---

[1]) Koppmann, HR. 8 n. 59 § 12; von der Ropp, HR. 1 n. 321 §§ 18 u. 19.

[2]) Von der Ropp, HR. 2 n. 439 § 28, 608 § 15; 3 n. 288 §§ 61 u. 85.

[3]) Die Strafbestimmungen sind ungewöhnlich hart: 3 Mark Gold, dreijähriger Verlust des Bürgerrechts und dreijähriger Ausschluss vom Handelsbetrieb in Hansestädten. [4]) a. a. O. 3 n. 317 § 5, 319 § 18.

In den bisher besprochenen Massregeln erkennen wir die Absicht der Hanse, den Kreis ihrer Angehörigen gegen die Fremden abzuschliessen, Unklarheiten über die Theilnahme an den Vortheilen der hansischen Privilegien zu beseitigen und die Vermischung ihrer Angehörigen mit den Ausländern im häuslichen Leben wie im Handelsverkehr nach Möglichkeit zu beseitigen. Denselben Zwecken dienten noch andere Vorschriften, deren Erörterung unumgänglich ist. Schon aus den Statuten einzelner Kontore kennt man Beschlüsse, die einen gemeinsamen Handelsbetrieb der Genossenschaftsmitglieder mit Fremden verbieten. So untersagte bereits die jüngere Schra für den Hof zu Nowgorod vom J. 1296 [1]) Kreditgeschäfte mit den Russen, sowie Kompagnie- und Kommissionsgeschäfte mit Russen, Wälschen, Flämingern und Engländern [2]). Ein Statut des Brügger Kontors von c. 1360—1361 verbot allen im Rechte der Deutschen stehenden Personen Kompagniegeschäfte mit Flämingern [3]). Auch in der Ordonnanz vom J. 1389, welche die Handelssperre gegen Flandern verschärfte, wurde den hansischen Kaufleuten jede Handelsgesellschaft mit Holländern oder Seeländern untersagt, ausser der gemeinsamen Partnerschaft an Schiffen [4]). Allgemeinhansische Beschlüsse liegen aber erst aus dem Anfang des 15. Jahrhunderts vor. Auch hier war es das Kontor in Brügge, von welchem die Städte Anregung zu allgemeingültigen Massregeln empfingen [5]).

Dessen Vertreter auf der Lübecker Tagfahrt vom März 1405 forderte die versammelten Städte auf, Vor-

---

[1]) Frensdorff a. a. O. Abth. 1 S. 31. [2]) Lüb. UB. 1 S. 703 f. Vgl. Nirrnheim S. XXVII ff. [3]) Höhlbaum, HUB. 3 n. 575 § 9. [4]) Koppmann, HR. 3 n. 425 § 8.

[5]) Auf Grund einer Angabe bei Werdenhagen, De reb. publ. Hans. Pars IV Cap. XI n. 71, hielt man den unten erwähnten Recess der Tagfahrt vom J. 1426 für den ersten, der das Verbot der Handelsgesellschaft mit Aussenhansen enthalte, so Pauli, Lüb. Zustände im Mittelalter 3 S. 39; A. Schmidt, Handelsgesellschaften in den deutschen Stadtrechtsquellen des MA. (Gierke's Untersuchungen z. deutschen Staats- und Rechtsgeschichte Bd. 15 S. 27. Diesen bin ich früher, Genossenschaft S. 19 Anm. 6, gefolgt.

schriften gegen die Handelsgesellschaften der Hansen mit Flämingern u. a. Nichthansen zu erlassen. Die Städte verboten daraufhin alle Kompagniegeschäfte zwischen Hansen und Nichthansen [1]). Zwei Jahre darauf beantragten Gesandte des Kontors, wie schon früher [2]), dass die Uebersendung von Waaren an Fläminger verboten werden solle. Dies zogen die Städte auch jetzt an ihre Räthe zurück. Aber schon die Tagfahrten in Hamburg vom April und in Wismar vom Juli 1410 erneuerten nicht allein das Verbot der Handelsgesellschaften, sondern erliessen ein solches auch bezüglich der Speditionsgeschäfte mit Flämingern u. a. Nichthansen [3]). Die Lübecker Juniversammlung vom J. 1418 hat diese Beschlüsse weiter entwickelt und namentlich auf die Rhederei ausgedehnt: Kein Hanse soll mit einem Nichthansen, Schiffer oder Kaufmann, an Schiffen oder mit Waaren Gesellschaft haben; wer mit Nichthansen in solcher Geschäftsverbindung steht, muss sie im Laufe des nächsten Jahres auflösen. Sie verbot ferner die Speditionsgeschäfte mit Nichthansen in Flandern, wo engere Geschäftsverbindungen der Hansen mit den Einwohnern am häufigsten waren. Nur Häringe, Wein und Bier, freilich sehr wichtige Artikel, dürfen dorthin an Aussenhansen versandt werden, alle übrigen Waaren nur an Angehörige der Hanse [4]). Doch hielt es schwer, diese für die hansischen Kaufleute vielfach vortheilhaften Verbindungen aus der Welt zu schaffen. Im Auftrage der Lübecker Tagfahrt vom Juni 1421 schrieb Lübeck an die preussischen und livländischen Städte und verlangte strenge Beobachtung des Verbots der Kommissionsgeschäfte mit Nichthansen und sofortige Auflösung noch bestehender Gesellschaften dieser Art [5]). Die Lübecker Maiversammlung

[1]) Koppmann, HR. 5 n. 225 §§ 8 u. 9. [2]) Im April 1404, a. a. O. 5 n. 185 § 12. [3]) a. a. O. n 392 § 26.9, n. 705 § 7, n. 720 § 9.

[4]) a. a. O. 6 n. 566 S. 545 § 70. Ebenso in den Statuten dieser Tagfahrt n. 557 § 32. In dieser Fassung, die zuerst im Recess von 1418 erscheint, ist der erste Theil des Beschlusses „*Vortmer en schal*" bis „*schipher edder nyn*" in das Lübische Recht übergegangen; vgl. Hach, Das alte Lübische Recht, S. 565 § XXXII.

[5]) a. a. O. 7 n. 355 § 11. Das Schreiben an die livländischen Städte vom 12. Juli, n. 363.

im nächsten Jahre, an der auch preussische und livländische Städteboten theilnahmen, zog die Grenze noch enger. Sie bestimmte, dass kein Hanse sein Gut einem Aussenhansen als Geschäftseinlage geben sollte; der Handel zwischen Hansen und Nichthansen sollte überhaupt nur baar gegen baar erfolgen. Einige Jahre später haben hansische Gesandte und Tagfahrten (von 1425 und 1426) die früheren Verbote der Gesellschaften mit Nichthansen in Waaren und Schiffsantheilen und die Uebersendung von Waaren an Nichthansen mit den erwähnten Ausnahmen bestätigt [1]).

Aber es gelang nicht, die Beobachtung dieser Vorschriften durchzusetzen. Die Lübecker Tagfahrt vom J. 1434 sprach es offen aus, dass sie nicht gehalten würden. Man beschränkte sich jedoch nicht auf ihre Wiederholung, sondern verschärfte sie noch. Den ersten Schritt thaten diesmal die livländischen Städte. Sie beschlossen zu Beginn des Jahres für ihr Gebiet, dass kein Livländer mit Jemandem, der ausser der Hanse und dem Recht des Kaufmanns stehe, Gesellschaft haben noch Kommissionsgeschäfte treiben dürfe, bei Strafe des Verlustes seines Guts. Die Lübecker Juniversammlung wiederholte zunächst ihre Aufforderung zur Auflösung noch bestehender Gesellschaften oder Schiffsantheilschaften, und bedrohte die Widerspänstigen mit schwerer Geldstrafe und mit dem Verlust der hansischen Rechte. Auf spätere Anknüpfung solcher Geschäftsverbindungen setzte sie den Verlust des Geldes oder des Schiffsparts. Ferner brachte sie das frühere Verbot der Speditionsgeschäfte in Erinnerung. Endlich verfügte sie noch, um die nichthansischen Theilhaber an solchen Verbindungen zu treffen, dass kein Hanse nichthansisches Gut in den Hansestädten oder anderswo in Empfang nehmen oder hantiren solle. Zur Verhinderung der Partnerschaft eines Nichthansen an hansischen Schiffen wurden die Schiffer verpflichtet, bei ihrer ersten Reise mit einem Schiffe die Rheder des Schiffes derjenigen Stadt, wo das Schiff ausgerüstet oder gekauft war, oder den Kontoren in Brügge

[1]) a. a. O. 7 n. 487 § 17, 800 §§ 8 u. 9; 8 n. 59 § 9, n. 391.

oder London anzuzeigen und darüber Bescheinigungen der Behörden mit sich zu führen [1]). Die Durchführung dieser Massregeln hätte genügt, um den gemeinsamen Geschäftsbetrieb von Hansen und Aussenhansen in grösserem Umfange zu verhindern. Dem Brügger Kontor war es freilich damit noch nicht genug. Es wünschte einen Beschluss, der allen Angehörigen der Hanse verbieten sollte, einem Nichthansen auch nur eine Mittheilung zu machen über Waaren, die an ihn selbst oder an andere Hanseaten gelangen würden. Es wollte den Aussenhansen jede Möglichkeit entziehen, einen Einblick in die geschäftlichen Verhältnisse der Hansegenossen zu gewinnen. Die hansischen Gesandten, an die der Antrag des Kontors gerichtet war, haben ihm zugestimmt [2]). Dann hat die Lübecker Tagfahrt vom J. 1441 die Beschlüsse von 1434 erneuert und sowohl den Hansestädten wie auch den Kontoren in Bergen, Brügge und England gestattet, alle hansischen Kaufleute in der Stadt oder Niederlassung unter Eid zu einem Bekenntniss über die Beobachtung dieser Vorschriften zu zwingen [3]). Allerdings finden sich Beispiele, dass sie doch nicht überall streng gehalten wurden [4]). Auf hansischen Versammlungen in den J. 1442 und 1447 sind sie abermals bestätigt worden [5]).

Diesen Beschlüssen, deren Zweck vor allem eine deutliche und gründliche Scheidung des hansischen Handels von dem der Nichthansen war, traten Bestimmungen zur Seite, die für das innere Gebiet der Hanse Regeln über den Handelsbetrieb der Nichthansen geben sollten. Schon in dem Gästerecht, wie es sich in den einzelnen Städten ausgebildet hatte und weiter entwickelte, lag ein entschiedener Zug zur Abwehrung der Fremden und zur Bevor-

[1]) Von der Ropp, HR. 1 n. 226 § 11, 321 §§ 14 16, 20.

[2]) a. a. O. n. 393 § 11, 394 § 9. [3]) a. a. O. 2 n. 439 § 29.

[4]) Hirsch S. 267 führt zwei Fälle aus den J. 1435 und 1443 an, in denen Fläminger und Hansen als Partner an denselben Schiffen erscheinen. Es wäre aber voreilig, mit Hirsch und Schmidt a. a. O. S. 29 zu schliessen, dass Danzig sich an das Verbot überhaupt nicht gekehrt habe. Vgl. auch a. a. O. 2 n. 603 § 6.

[5]) Von der Ropp, HR. 2 n. 587 § 3, 608 § 15; 3 n. 288 §§ 58, 59, 63.

zugung der Einheimischen gegenüber den Fremden. Dass auch die grössere Einheit, die Gesammtheit der Städte, die Hanse selbst, offen eintrat für die Fernhaltung oder Beschränkung lästiger oder gefährlicher Konkurrenten in ihrem eigenen Gebiete, zeigt uns, dass sie sich auch hier als Einheit fühlte und diese Einheit durch Abwehr der die einheitliche Entwicklung störenden Elemente befestigen wollte. Indem sie der einzelstädtischen oder territorialen Fremdengesetzgebung zu Hülfe kam, versuchte sie, ein hansisches Fremdenrecht zu schaffen. Vielfach hatte schon das Fremdenrecht einzelner Städte und Landschaften einen hansischen Charakter, insofern es die Verwirklichung der hansischen Ziele in einem engeren Kreise anstrebte. Andererseits befasst sich auch das hansische Gästerecht mit den Verhältnissen einzelner Städtegruppen und Landschaften.

Den Anfang eines hansischen Fremdenrechts kann man in der Behandlung der Lombarden erblicken. Schon im J. 1397 stimmte der Hochmeister einem Antrage der preussischen Städte auf Ausweisung der Lombarden aus Preussen zu. Einige Jahre später richtete auch das brüggische Kontor das Verlangen an die Hansestädte, die Lombarden in keiner Stadt zu geleiten. Die anwesenden Sendeboten stellten indessen die Entscheidung ihren Räthen anheim [1]). Ein neuer Antrag des Kontors vom J. 1405, der die Städte aufforderte, den Lombarden den Waarenhandel und das Wechselgeschäft in Lübeck, Hamburg, Preussen und den anderen Seestädten zu verbieten, hatte zunächst kein besseres Schicksal. Die Städte erklärten sogar auf der Maiversammlung des J. 1407, sie wüssten von keinen Lombarden, die bei ihnen Waarenhandel trieben [2]). Dann aber beschloss die sehr zahlreich und von

[1]) Koppmann, HR. 4 n. 397 § 14, 570 § 25, 575. Im J. 1398 hatte ein Lombarde verbotenen Handel nach Russland getrieben; sein Gut wurde beschlagnahmt und er selbst mit seinen Dienern im J. 1402 aus Livland ausgewiesen; Kunze, HUB. 5 n. 557.

[2]) Ob die wiederholt ausgesprochene, aber stets unterbliebene Ausweisung eines Lombarden aus Lübeck, von der in der Beschwerdeschrift der Lübecker Bürgerschaft vom J. 1406 die Rede ist, s. Chron. d. deutschen Städte Bd 26, Lübeck 2, S. 399 § 19, mit dessen Geschäfts-

fast allen massgebenden Städten beschickte Lüneburger Tagfahrt vom April 1412, entsprechend dem Wunsche des Kontors, dass die Lombarden in den Seestädten und in Preussen weder Handel noch Wechselgeschäfte treiben und bis zum 29. September für immer ausgewiesen werden sollten. Im J. 1414 wurde auch Wismar, welches auf der Lüneburger Tagfahrt nicht vertreten war, durch Lübeck zur Ausweisung der Lombarden aufgefordert [1]).

Zahreiche weitere Verordnungen suchten die Einschränkung oder die Unterdrückung des Fremdenhandels auf verschiedenen Wegen zu erreichen. Eine Ordonnanz des Brügger Kontors vom 23. Sept. 1402 verbot bereits schlechthin den hansischen Schiffern, nichthansische Kaufleute oder Waaren nach Livland zu befördern [2]). Man bemühte sich, den Fremdenhandel an die Küstenstädte zu binden, wo man ihn am sichersten kontrolliren und in engen Grenzen halten konnte. Weiter ging man gegen die Lieger oder andere Vertreter der Fremden vor, gestattete der einen Gruppe von Fremdlingen nur die Schifffahrt nach den hansischen Häfen, einer anderen ausser der Schifffahrt nur den Handel im Ankunftshafen; man begrenzte die Dauer ihres Aufenthaltes, unterwarf sie den für die Hansen geltenden Schifffahrtsregeln, verbot den Schiffsbau für sie u. s. f. Nicht wenige von diesen Beschlüssen üben ihre Wirkung nach verschiedenen Seiten hin, weshalb sie unter verschiedenen Gesichtspunkten erörtert werden könnten. Wir besprechen sie hier in der Reihenfolge, die sich aus ihren Beziehungen auf den Handel im Binnenlande, auf den Verkehr in den Städten und auf die Schifffahrt ergibt, und unter denjenigen Gesichtspunkten, die ihr Verständniss am leichtesten erschliessen.

Wenn man den Fremden vielfach das Eindringen in

betrieb zusammenhing, ist unklar. Ueber Lombarden in Lübeck vgl. Pauli, Lüb. Zustände i. MA. 2 S. 104 ff.

[1]) Koppmann, HR. 5 n. 225 § 10, 241 § 6, 392 § 26. 11; 6 n. 68 § 11, n. 148. Ueber Versuche der Lombarden, in den Hansestädten Schiffe bauen zu lassen vgl. Koppmann 7 n. 800 § 25, von der Ropp, HR. 1 n. 321 § 29.

[2]) Kunze, HUB. 5 n. 545, 562.

das Innere der Territorien über die Küsten und Küstenstädte hinaus verwehrte, so wollte man verhindern, dass sie bis zum Ursprungsorte der für den Export bestimmten Waaren vordrängen und dort ebenso billige Kaufgelegenheiten fänden wie die einheimischen Kaufleute. Weiter verband sich damit die Absicht, den Fremden den unmittelbaren Absatz der von ihnen eingeführten Waaren an die Bevölkerung des platten Landes in Städtchen und Dörfern zu entziehen. Die Städteversammlung, die vom Mai bis Juli 1417 in Rostock und Lübeck tagte, stellte fest, dass Nichthansen in Livland nur in den Seestädten Handel treiben, aber nicht ins Land ziehen dürften, um dort Flachs u. a. Gut zu kaufen. Sie hat diesen Satz auch verallgemeinert, indem sie ihn auf das ganze Gebiet der Hanse ausdehnte. Ausserdem verschärfte sie ihn noch. Sie bestimmte, dass Nichthansen nur in den an der See gelegenen Hansestädten und zwar mit den Bürgern Handel treiben dürften, und zwar nur in derjenigen Seehansestadt, die sie zuerst anliefen. Der Handelsbetrieb in Dörfern und kleinen Städten wird den Nichthansen bei Strafe des Verlustes des gekauften und verkauften Guts verboten [1]). Diese Sätze bedeuteten den Ausschluss des Handels der Fremden aus dem gesammten hansischen und auch aus dem nichthansischen Hinterland der Hansestädte und beschränkten ihren Handelsverkehr auf die Hansestädte an der Küste. Indessen scheint die Ueberlieferung [2]) zu Gunsten der Annahme zu sprechen, dass der allgemein gefasste Beschluss auf eine ungewöhnliche Weise zu Stande kam, und dass in ihm vielleicht nur das Ergebniss einer vorläufigen Berathung vorliegt. Auch musste im März 1422, als auf der Versammlung der preussischen Städte in Marienburg die Berathung an die Frage kam, dass alle nichthansischen Gäste nur in ihrem Ankunftshafen Markt halten, aber nicht weiter mit ihren Waaren ins Land ziehen sollten, der Gegenstand zurückgezogen werden. Hier wirkten die

[1]) Koppmann, HR. 6 n. 397 § 90 u. 91 (S. 383).

[2]) § 91 ist in drei Handschriften des Recesses nachgetragen, während er in der vierten fehlt; Koppmann a. a. O. Var. c.

Interessen des Ordens und der Landstädte gegen den Ausschluss der Gäste vom Binnenhandel[1]). Hingegen haben die livländischen Städte, worauf wir unten noch zurückkommen werden, allen nichthansischen Gästen den Besuch der binnenländischen Städte untersagt. An dem Verbot des nichthansischen Handels im livländischen Binnenlande hat die Hanse festgehalten. Die Lübecker Versammlung vom J. 1434 erneuerte dieses Verbot mit Einschluss des Getreidekaufs, und im J. 1447 ist nicht nur diese Vorschrift wiederholt, sondern auch der Handel der Nichthansen in Dörfern und kleinen Städten allgemein verboten worden[2]).

In diesen Zusammenhang gehören auch die hansischen Beschlüsse über die Getreideschifffahrt. Die Zunahme des Handelsverkehrs an den Küsten wie im Innern Deutschlands und vornehmlich der steigende Bedarf an Massengütern hatten vielfach anregend auf die Landwirthschaft eingewirkt, denn sie vermehrten das Interesse zahlreicher Produzenten an dem günstigen Absatz ihrer Bodenerzeugnisse. Die Produzenten waren daher geneigt, den Bestrebungen derer entgegenzukommen, die sie und sich zu befreien suchten von dem centralisirenden wirthschaftlichen Einfluss der grossen Städte und ihrer Kaufmannschaften. Ihrerseits konnten die fremden Kaufleute in kleinen Häfen und in den Mündungen der kleinen Flüsse mit den Einwohnern des platten Landes, der Dörfer und Städtchen, in unmittelbare Verbindung treten, was sie um so mehr wünschten, als, wie wir sahen, das Fremdenrecht, welches in den Städten galt, ihrem Handelsbetrieb hier grössere und dort geringere Beschränkungen auferlegte zum Vortheil der Bürger. Im Sommer und wiederum am Ende des J. 1416 setzten die wendischen Städte auf die Tagesordnung der nächsten Tagfahrt die Berathung über das Vorgehen der Holländer, die das Getreide vorher, d. h. vor seiner Ankunft in den grösseren, die Ausfuhr vermittelnden Seestädten aufkauften und ungewöhnliche Häfen

[1]) a. a. O. 7 n. 461 § 1.
[2]) Von der Ropp, HR. 1 n. 321 § 34; 3 n. 288 § 43

besuchten. Das Ergebniss dieser Berathungen war der Beschluss des Städtetages vom Mai-Juli 1417, dass kein Getreide durch den Sund oder den Belt, noch aus der Elbe oder der Weser verschifft werden dürfe ausser aus den Hansestädten. Von den auf Missachtung dieses Verbots gesetzten Strafen wurden Hansen wie Nichthansen getroffen. Ungehorsame Schiffer sollen in keiner Hansestadt Fracht erhalten; hansische Kaufleute verlieren das Korn; den Nichthansen wird fortan jeder Handel und Verkehr in den Hansestädten und mit Angehörigen der Hanse, also im In- und Auslande, abgeschnitten. In der zweiten Redaktion des Recesses wird ausdrücklich das Verbot der Ladung von Getreide in ungewöhnlichen Häfen mit erwähnt [1]). Schon nach den Strafbestimmungen wäre zu vermuthen, dass man die Gefahr des ungeregelten Getreidehandels und der ungewöhnlichen Getreideschifffahrt in dem Vorgehen der nichthansischen Kaufleute und Schiffer erblickte. Der Beschluss ist unstreitig in erster Linie gegen die Holländer gerichtet gewesen. Er sollte ihren Handel und ihre Schifffahrt an die Hansestädte fesseln, ihren Verkehr mit den Produzenten verhindern und den Zwischenhandel mit diesem wichtigen Massenartikel durch die Hände der hansestädtischen Bürger leiten. Die Vorschrift wurde in die hansischen Statuten dieses und des nächsten Jahres aufgenommen und ist im J. 1447 erneuert worden [2]). Auch die einzelnen Städte sind den Versuchen zur Umgehung ihrer Häfen und zur Verfrachtung von Handelsartikeln an ungewöhnlichen Stellen wiederholt entgegengetreten [3]).

Weiter bemühte sich die Hanse, den Handelsbetrieb und den Aufenthalt der Nichthansen in den Hansestädten selbst zu erschweren und zu beschränken. Das Brügger

[1]) Koppmann, HR. 6 n. 262 § 167.5, n. 319 § 45.10, 397 A § 60, B §§ 28, 29. Vgl. Koppmann, Zur Gesch. der mecklenburgischen Klipphäfen, Hansische Geschichtsblätter 1885 S. 106.

[2]) a. a. O. 6 n. 398 § 11, n. 557 § 16; von der Ropp, HR. 3 n. 288 § 46.

[3]) Für Mecklenburg s. Burmeister, Die Bürgersprachen und Bürgerverträge der Stadt Wismar S. 62 zum J. 1435; für Pommern s. HUB. 8 n. 536; für die Elbemündung s. die oben S. 50 Anm. 1 angeführten Stellen.

Kontor wünschte im J. 1425, dass den Flämingern, Engländern, Brabantern und Holländern verboten werde, in den Hansestädten Lieger zu halten. Vornehmlich hat man an Holländer und Engländer zu denken, deren Lieger dem hansischen Handel die empfindlichste Konkurrenz machten. Denn diese waren es, über deren Läger und Handelsbetrieb in den Hansestädten die Lübecker Tagfahrt vom 24. Juni 1426 von neuem zu berathen versprach, wenn die Städte in grösserer Zahl als jetzt versammelt wären [1]). Nun waren damals, wenngleich nicht viele, so doch die wichtigsten Städte der wendischen, preussischen und livländischen Städtegruppen vertreten. Daher kann wohl der Mangel an hinreichender Vertretung der zur Entscheidung dieser Frage in Betracht kommenden Städte kein ausschlaggebender Grund für die Hinausschiebung einer Beschlussfassung gewesen sein. Die Schwierigkeiten lagen in der Sache selbst. Es war unmöglich, diese fremden Kaufleute oder deren Vertreter gänzlich aus den Hansestädten zu verbannen.

Aus den Verhandlungen der Städte über die Befrachtung und den Handel der Fremden ergibt sich, dass eine gleichmässige Behandlung der verschiedenen Nationalitäten der Fremden nicht überall möglich war. Die livländischen Städte waren am ersten in der Lage, gegen einzelne Kategorien von Fremden rücksichtslos einzuschreiten. Denn der Handel der Engländer und Fläminger in ihren Städten, gegen den sie im Januar 1434 vorgingen [2]), war geringfügig. Sie konnten daher deren Verkehr leicht auf den Besuch ihrer Häfen als Schiffer und Schiffsleute beschränken und ihnen jeden Handelsverkehr mit Deutschen oder Russen untersagen. Anders verhielt es sich mit den Holländern und Seeländern, deren Verkehr in der Ostsee und in Livland schon damals so ansehnlich war, dass er sich überhaupt nicht leicht verdrängen liess. Bereits im J. 1417 ist die Rede davon, dass die Holländer ihre Schifffahrt weiter ausdehnen als früher; man erwog, ob man ihr Grenzen

[1]) Koppmann, HR. 7 n. 800 § 26, 8 n. 59 § 18.

[2]) Von der Ropp, HR. 1 n. 226 § 10.

ziehen, ob man Holländer zu Bürgern aufnehmen und ihre Laken zum Handel zulassen solle. Die von den Gesandten der drei livländischen Hauptstädte besuchte Lübecker Tagfahrt vom J. 1423 traf Bestimmungen gegen den Handel der Holländer in Livland, der schon einen schädlichen Umfang gewonnen hatte. Ihr Beschluss ging dahin, dass die Holländer in Livland nicht Waarenhandel treiben, sondern nur als Schiffer oder Schiffsleute verkehren dürften. Nun thaten sogar die hansischen Gesandten, Vertreter Lübecks, Kölns, Hamburgs, Stralsunds, Preussens und Rigas, die in der Mitte des J. 1425 in Flandern Verhandlungen führten, noch einen starken Schritt weiter. Sie vereinbarten gemeinschaftlich mit dem Brügger Kontor, dass hansische Kaufleute keine Fläminger, Seeländer und Holländer nach Livland befrachten und dass diesen, wenn sie mit eigener Fracht nach Livland segelten, die Löschung in den livländischen Häfen verweigert werden sollte. Mit anderen Worten: auch ihre Frachtschifffahrt nach Livland sollte unterdrückt werden [1]).

Diesem Beschluss widersprach jedoch sogleich der Vertreter Rigas und im nächsten Jahre auch die livländischen Städte. Sie haben dagegen geltend gemacht, dass dem Vernehmen nach die Holländer dennoch nach Livland kommen würden, und dann könne die Gefahr entstehen, dass sie von anderen, in Livland mächtigen Leuten Fracht erhielten, was den Schaden nur vergrössern würde. Vermuthlich waren der Ordensmeister und einzelne Ordensbeamte diese „Mächtigen“ [2]). Die livländischen Städte milderten also den Beschluss des vergangenen Jahres und gestatteten bis zur nächsten Berathung mit den übrigen Städten den Holländern die Löschung ihrer Fracht und die Einnahme neuer Ladung in den Häfen, verboten ihnen aber den Besuch der Binnenstädte und den Handel mit

[1]) Koppmann, HR. 6 n. 396a § 7, 397 § 93 (S. 383); 7 n. 609 § 23, n. 800 § 11.

[2]) Vgl. dazu Hildebrand, Das rigische Schuldbuch S. XXXIV; ferner das Schreiben n. 5 unter den von mir veröffentlichten Handelsbriefen aus Riga, Hansische Geschichtsblätter 1898 S. 59, und S. 63 meiner Vorbemerkung.

den Russen[1]). Diese eigenmächtige Abänderung des strengen Beschlusses der Gesandten erregte begreiflicherweise den Unwillen Lübecks, dem ihre Begründung nicht ausreichend genug und der Einspruch des rigischen Gesandten unstatthaft erschien. Es verlangte die Beobachtung des Beschlusses bis zur bevorstehenden Johannistagfahrt. Indessen scheinen die Ausführungen der livländischen Sendboten auf dieser Versammlung nicht ohne Eindruck geblieben zu sein. Denn die Tagfahrt begnügte sich mit einer Wiederholung der Beschlüsse vom J. 1423[2]). Immerhin waren auch die livländischen Städte bestrebt, den Handel der Holländer nach Möglichkeit einzuschränken, ohne dass sie ihn doch, wie den der Engländer und Fläminger, verboten. Nach den Bestimmungen des Wolmarer Recesses vom J. 1434 ist den Holländern, Seeländern und den damals noch nicht in die Hanse aufgenommenen Kampern nur erlaubt, als Schiffer oder Schiffsleute die livländischen Häfen anzulaufen, in dem ersten Ankunftshafen zu löschen und Markt zu halten. Sie dürfen aber weder mit den Russen Handel treiben, noch zu Handelszwecken in irgend welche andere See- oder Landstädte ziehen oder Vertreter dorthin schicken. Solche Vertreter, die mit holländischem Kapital an anderen Orten Livlands Handel treiben, verlieren das Geld oder das damit gekaufte Gut und verfallen dazu in schwere Geldbusse[3]). Trotz aller Beschränkung des holländischen Handels sind hier, wie man sieht, die Beschlüsse vom J. 1423 doch nicht mehr in ganzer Strenge aufrecht erhalten. Auch die Pernauer Beschlüsse der livländischen Städte vom J. 1443 verboten

[1]) Hildebrand, Liv-, Esth- u. Curländ. UB. 7 n. 412; Koppmann, HR. 8 n. 4; von der Ropp, HR. 1 n. 226 § 9.

[2]) Koppmann, HR. 8 n. 26, n. 59 § 18.

[3]) Von der Ropp, HR. 1 n. 226 §§ 7—9. Auf die Beschwerde der Holländer und Seeländer, dass in Livland der Handel der fremden Kaufleute mit den Gästen verboten und nur der mit den einheimischen Bürgern erlaubt sei, konnten die livländischen Städte im Juni 1437 mit Recht erwiedern, dass es ein solches Verbot in Livland nie gegeben habe, hingegen der Handel zwischen Russen und Holländern aus guten Gründen verboten sei, a. a O. 2 n. 132 § 4, n. 134.

den Deutschen jeden Handel mit holländischem und überhaupt mit nichthansischem Kapital, und beschränkten den Handelsbetrieb der zu Schiffe ankommenden Holländer und Nichthansen auf die Seestädte [1]).

Mit neuen Verordnungen, deren Wirkung sich auf das ganze Gebiet der Hansestädte erstrecken sollte, schritt die zahlreich besuchte Lübecker Tagfahrt vom J. 1434 gegen den Handelsbetrieb der nichthansischen Gäste ein. Sie beschränkte den Aufenthalt der mit ihren Waaren in die Städte kommenden Gäste auf die Dauer von drei Monaten, innerhalb deren der Verkauf des eingebrachten und der Ankauf des neuen Guts erlaubt war. Ferner verbot sie den nichthansischen Fremden, in den Hansestädten Winterlage zu halten, also ihren Aufenthalt zu nehmen vom 11. November bis zum 22. Februar. Denn in diesem Zeitraum blühte das gesellige Leben in den Städten, welches Gelegenheit bot zur Annäherung zwischen Fremden und Einheimischen, und wurden die Vorbereitungen getroffen zu den neuen Handelsunternehmungen im Frühjahr. Während das Verbot der Winterlage und die Beschränkung des Aufenthaltes der Nichthansen bei Riga und Hamburg Beachtung fand [2]), war deren Durchführung an anderen Orten schwierig. Nichthansische Gäste blieben mit ihren Schiffen und Waaren den Winter über in den wendischen und pommerschen Städten: Wismar, Stralsund, Greifswald u. a., boten ihre Waaren in offenen Kellern feil und trieben Kleinhandel zum Schaden der Bürger. Der Stralsunder Städtetag vom Mai 1442 erneuerte daher die früheren Beschlüsse über die Winterlage und den Aufenthalt der fremden Gäste, dessen Dauer hier auf vier Monate angegeben wird; den Schotten u. a. Aussenhansen

[1]) a. a. O. 2 n. 701 §§ 7 u. 8.

[2]) Das zeigt die Aufnahme dieser Bestimmung in die rigische Bursprake des 15. Jahrhunderts, Napiersky, Die Quellen des rigischen Stadtrechts S. 226 §§ 83 u. 84. In Hamburg wurde 1436 mit Hinweis auf die Hanserecesse den Gästen verboten, Keller oder Häuser zum Verkauf ihrer Waaren auf länger als 6 Wochen zu miethen und auf den gewöhnlichen Märkten länger als 8 Tage feilzubieten. Ungedruckte Bursprake im Hamburger Staatsarchiv.

wurde das Feilhalten in offenen Kellern verboten. Die livländischen Städte haben im J. 1450 allen fremden Kaufleuten und Hausierern ausser den Holländern und Seeländern, namentlich den Franzosen, Walen, Lombarden, Engländern, Schotten, Spaniern, Flämingern den Handel bei sich schlechthin verboten; diese Fremden sollen sofort ausgewiesen werden, ohne Handelsgeschäfte betrieben zu haben und ohne nach Russland durchreisen zu dürfen [1]).

Auf dem Gebiete der Schifffahrt hat die Hanse hauptsächlich nach drei Richtungen auf den Verkehr der Nichthansen einzuwirken versucht. Sie verbot der Schifffahrt derselben das Aufsuchen ungewöhnlicher Häfen, untersagte ihnen den Ankauf und den Bau von Schiffen in den Hansestädten und unterwarf sie den für die hansischen Schiffer geltenden Schifffahrtsregeln.

Des Mittels, durch welches sie die Schifffahrt der Fremden nach Klipphäfen zu verhindern sich bemühte, ist oben gedacht worden [2]). Ein Verbot des Verkaufs von Schiffen an Nichthansen erliess zuerst die Lüneburger Tagfahrt des J. 1412. Den grössten Widerstand fand diese Verordnung in Preussen, vor allem bei Danzig, welches das meiste und beste Schiffsbauholz von der Weichsel herab bezog und auf dessen Werften die meisten Schiffe für die Fremden gebaut wurden. Auch die Vorschriften der Lübecker Tagfahrt von 1434, welche die Ausbesserung und den Bau von Schiffen für Lombarden, Engländer, Fläminger, Holländer u. a. Nichthansen verboten und den Verkauf eines Schiffes an Nichthansen an die Bedingung einer vorhergehenden ein-

[1]) Von der Ropp, HR. 1 n. 321 § 27; 2 n. 608 § 28 (S. 513 f); 3 n. 598 § 4. — Im Zusammenhang mit den Bestimmungen, welche den Nichthansen das Eindringen in das Innere der Territorien, besonders Livlands, verwehrten, erwähnen wir das oft wiederholte Verbot, junge Nichthansen die russische Sprache in Livland erlernen zu lassen oder ihnen dazu behülflich zu sein. Das Verbot wird namentlich auf Holländer, Seeländer, Kamper, Fläminger und Engländer ausgedehnt; vgl. Koppmann, HR. 6 n. 397 § 89 u. 108 [1417], n. 400 § 13; 7 n. 609 § 23 [1423]; von der Ropp, HR. 1 n. 226 § 8 [1434], n. 321 § 34 [1434]; 2 n. 587 § 3, n. 608 § 30 [1442]; 3 n. 288 § 43 [1447], n. 318 § 4, n. 319 § 22; Napiersky S. 226 § 85.

[2]) Seite 130 f.

jährigen Führung des Schiffes knüpften, fanden nur zum Theil Danzigs Beifall. Den Schiffsverkauf wenigstens wollte es sich nicht beschränken lassen. Aber allmählig ging auch den Preussen das Verständniss für die Zweckmässigkeit der hansischen Bestrebungen auf diesem Gebiete auf. Seit dem Anfang des fünften Jahrzehnts verbieten auch die Preussen den Schiffsverkauf an die Polen und dann auch an die Fremden aus dem Westen. Die Beschlüsse des Lübecker Städtetages von 1441, dass nur hansestädtische Bürger Schiffe bauen, kaufen und führen, und ferner, dass die Schiffe nicht vor ihrer Seeuntüchtigkeit an Nichthansen verkauft werden dürfen, Bestimmungen, die im wesentlichen und den preussischen Verhältnissen angepasst auf der Lübecker Tagfahrt vom J. 1447 erneuert wurden, hat der Orden Mitte des J. 1447 vorläufig auf zwei Jahre zugelassen[1]).

Eine Ausdehnung der die Schifffahrt der Hansen regelnden Statuten auf die Nichthansen fand natürlich nur bei einem Theile dieser Bestimmungen statt. Bei Verordnungen seerechtlichen Inhalts war es für den Hauptzweck der Schifffahrt, den Handel, in den meisten Fällen gleichgültig, ob sie die Beachtung der Nichthansen fanden oder nicht. Anders stand es mit solchen Verordnungen, deren Nichtbefolgung von Seiten der Aussenhansen die hansischen Schiffer und Kaufleute in einen Nachtheil gesetzt haben würde. Dies konnte der Fall sein bei den hansischen Vorschriften, die das Verbot der Schifffahrt zur Winterzeit betrafen. Der Lübecker Städtetag vom 2. Juli 1401, auf welchem wendische und livländische Städte vertreten waren, hat zuerst bestimmte Vorschläge über die Einschränkung der Winterschifffahrt ausgesprochen: Nach dem 11. November und bis zum 2. Februar soll allen Schiffern verboten sein, Ladung einzunehmen und den

[1]) Vgl. Baasch, Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik, 1899, S. 2—6, wo die meisten einschlägigen Stellen gesammelt sind, auf deren Anführung wir daher verzichten können. Die weitere Entwicklung der Schiffbaufrage seit der Mitte des 15. Jahrhunderts vollzieht sich unter der Einwirkung neuer Motive.

Hafen zu verlassen, in dem sie sich befinden. Die livländischen Städte erklärten im Februar 1402 ihr Einverständniss, und auch die preussischen wünschten im März 1403 die Festsetzung bestimmter Termine für den Schluss und den Wiederbeginn der Schifffahrt. Daraufhin fasste die Lübecker Tagfahrt vom 22. April 1403 den Beschluss, dass kein Schiffer weder mit Ladung noch mit Ballast nach dem 11. November seinen Ladungshafen verlassen soll; nur wenn er schon vor diesem Tage seine volle Ladung Bier oder Häringe eingenommen hat, darf er noch später nach seinem Bestimmungshafen absegeln; die im Hafen überwinternden Schiffe sollen nicht vor dem 2. Februar auslaufen. Hansische Schiffer und Kaufleute, die gegen diese Vorschriften verstossen, verlieren Schiff und Ladung in dem Hafen, den sie anlaufen. Sind es nichthansische Schiffer oder Kaufleute, so büssen die das Schiff oder dessen Ladung kaufenden Bürger oder Gäste mit dem Verlust des Gekauften; behält der Schiffer das Schiff, so soll ihn ein halbes Jahr lang Niemand befrachten. Zur weiteren Sicherheit wurde im Ankunftshafen von dem Schiffer eine Bescheinigung über den Zeitpunkt seiner vollen Befrachtung verlangt. Auch die preussischen Städte nahmen diese Beschlüsse im wesentlichen an[1]).

Die Hanse erstreckte also auch hier ihre Befugnisse auf die eigenen Angehörigen und auf die Fremden, deren Schifffahrtsbetrieb damit sowohl in hansischen Häfen wie gegenüber den Angehörigen der Hanse im Auslande an die Regeln gebunden wurde, welche für die hansische Schifffahrt galten. Die Gründe dafür sind unschwer zu erkennen. Die Vorschriften über die Einstellung der Schifffahrt in den Wintermonaten dienten weniger zur Verhütung von Unglücksfällen in der gefährlichsten Jahreszeit, als vielmehr zur Verhinderung regelloser Spekulation durch gewagte Unternehmungen, und vielleicht auch zur Ausgleichung der Vortheile und Nachtheile, welche sich durch frühes oder spätes Aufbrechen des Eises in den einzelnen

[1]. Koppmann, HR. 5 n. 23 §§ 5 u. 7, n. 25, 61 § 15, 74, § 3, 119 § 9, 128 §§ 1 u. 2, 139 § 2, 140 §§ 1 u. 6, n. 143, 150 § 11.

Häfen für die Schifffahrt ergaben. Dass der Schifffahrt des späteren Mittelalters die Kunst der Ausnutzung von Marktkonjunkturen nicht fremd war, ist bekannt. Besonders die Lebensmittelpreise wechselten um die Zeit der Einstellung und der Wiedereröffnung der Schifffahrt. Daher lag gerade während der Wintermonate die Gefahr nahe, dass Einzelne durch eine gewagte Seereise den Markt eines fremden Hafens zu überraschen versuchen würden. Diesen ungeregelten Wettbewerb verhinderte die Hanse, indem sie für ihre Angehörigen allgemein die Einstellung der Schifffahrt im Winter innerhalb eines fest bestimmten Zeitraums anordnete. Damit ihre Schiffer und Kaufleute während der Zeit, in der sie still liegen mussten, nicht durch fremde Unternehmungen überholt und geschädigt würden, erstreckte sie ihre Strafbestimmungen auch auf die Fremden. Jene Beschlüsse vom April wurden noch am Ende desselben Jahres endgültig bestätigt und veröffentlicht, wobei der letzte Termin der Befrachtung für die mit Bier und Häringen beladenen Schiffe auf Wismars Wunsch bis zum 6. Dezember, und der des Wiederbeginnes der Schifffahrt für alle nicht mit Bier und Häringen befrachteten Schiffe auf Verlangen der Preussen bis zum 22. Februar hinausgeschoben wurde [1]). Sie wurden sowohl dem Kontor zu Brügge wie den süderseeischen und livländischen Städten verkündigt [2]). Uebrigens war der Küsten- und Nahverkehr in der Ostsee [3]) mit kleinen Schiffen von

[1]) Durch eine weitere Erläuterung des Gesetzes wurde auch den vor dem 11. Nov. voll befrachteten, aber durch Unwetter im Hafen zurückgehaltenen Schiffen die Ausfahrt bis zum 22. Febr. verboten, a. a. O. 5 n. 225 § 7. 1; Kunze, HUB. 5 n. 645 § 1.

[2]) a. a. O. n. 158 §§ 2—4, 169, 185 § 17, 219 § 3, 221 § 6; Kunze, HUB. 5 n. 600, 645.

[3]) Es ist fast stets von der Schifffahrt mit kleinen Schiffen „*binnen landes*“ die Rede, was HR. 5 n. 140 § 6 u. n. 203 § 4 unzweideutig als Schifffahrt innerhalb der Ostsee bis zum Sunde erklärt wird. Nur im Recess der Lübecker Tagfahrt vom 6. Dez. 1403 heisst es, dass der Verkehr mit kleinen Schiffen „*umme landes*“ erlaubt sei, u. 158 § 3. 5. Schifffahrt „*binnen landes*“ = Ostseeschifffahrt bis zum Sunde auch im Vertrage der wendischen Städte vom 1. März 1440, von der Ropp, HR. 2 n. 342 § 4. Vgl. D. Schäfers Erörterungen über

20, später 24 Lasten [1]) freigegeben [2]). Die Beschränkungen trafen den Fernverkehr, vornehmlich die Schifffahrt, die den Verkehr zwischen den Ostseehäfen und den von der Nordsee bespülten Küstenländern vermittelte, an der auch die Nichthansen in immer stärkerem Maasse theilzunehmen begannen. Die Schifffahrt zur Winterzeit von Brügge und England in westlicher Richtung wurde durch eine Erklärung der Städte im April 1404 ausdrücklich freigegeben. Dementprechend durften auch die von Westen her den Hafen Brügges anlaufenden Schiffe nach oder vor den erwähnten Terminen ostwärts weiterfahren, wenn sie dort ihre Ladung nicht veränderten [3]). Die früheren Beschlüsse sind im J. 1412 erneuert, in die hansischen Statuten von 1417 und 1418 aufgenommen, und im J. 1426 von den Hansestädten auch den holländischen und seeländischen Städten in Erinnerung gebracht worden [4]).

Die livländischen Städte haben sogar im J. 1434 der Schifffahrt noch engere Grenzen gezogen, indem sie für einen Theil derselben den Zeitraum des Stillliegens erweiterten: Schiffe, die in livländischen Häfen nach Flandern verfrachtet sind, dürfen schon nach dem 29. September nicht mehr auslaufen, und die in irgend einem flandrischen Hafen befrachteten Schiffe nach demselben Tage nicht

---

die „Umlandsfahrer", D. Buch d. Lüb. Vogts a. Schonen (Hans. Geschichtsqu. Bd. 4) S. LXVIII ff.

[1]) I J. 1407 werden auch in Lübeck die Schiffe über 24 Lasten als „grosse Schiffe" bezeichnet, Chron. d. deutschen Städte Bd. 26, Lübeck 2, S. 413 n. 14 § 2.

[2]) Die preussischen Städte verlangten 1403 für die preussischen Häfen die gänzliche Einstellung der Schifffahrt — und zwar Aus- und Einfahrt — auch für die kleineren Schiffe zwischen dem 11. Nov. und dem 22. Febr., Koppmann, HR. 5 n. 140 §§ 1 u. 6 mit n. 139 § 2, dazu n. 185 § 17. Sie gaben zwar im Juli 1404 die Ostseeschifffahrt für die kleinen Schiffe frei, n. 203 § 4, kamen aber im Oktober wieder auf ihre frühere Forderung zurück, n. 210 § 3. Aus späterer Zeit ist, was diesen besonderen Punkt anbetrifft, von einem abweichenden Verhalten der Preussen nichts bekannt; vgl. n. 392 § 26. 1, n. 705 § 5.

[3]) a. a. O. 5 n. 185 § 9, 225 § 7. 2; Kunze, HUB. 5 n. 645 § 2.

[4]) Koppmann, HR. 6 n. 68 § 40, 396 a § 2, 397 §§ 33—35, 398 §§ 21—23, 557 §§ 26—28; 7 n. 99; 8 n. 17, 59 § 17, n. 67.

mehr in livländischen Häfen einlaufen. Für die nach den preussischen und wendischen Städten segelnden oder von dort herkommenden Schiffe ist der 11. November der letzte Termin. In beiden Fällen bezieht sich die Vorschrift unstreitig sowohl auf hansische wie auf nichthansische Schiffe. Auch der Lübecker Städtetag desselben Jahres erneuerte die alte Verordnung und warnte die holländischen Städte, keine nach dem 11. November verschifften Güter in die Hansestädte bringen zu lassen; dergleichen Waare soll in den Hansestädten beschlagnahmt und nicht vor dem 22. Februar zum Verkauf zugelassen werden. In dieser letzten Strafbestimmung tritt der Zweck des Verbots deutlich hervor: die Verhinderung einer ungeregelten Beeinflussung der Marktpreise durch nichthansische Unternehmer [1]). Die Städte versprachen einander Hülfe, wenn durch solche Beschlagnahmen der einen oder der anderen von ihnen Schwierigkeiten entstünden. Vergeblich verlangten die Holländer im August 1437 die Aufhebung dieser und aller ihren Handel beschränkenden Statuten. Spätere Tagfahrten in den J. 1441 und 1447 haben jene Beschlüsse wiederholt

---

[1]) Schon i. J. 1404 suchten die preussischen Städte das Einlaufen aller grossen und kleinen Schiffe in ihren Häfen zwischen dem 11. Nov. und 22. Febr. dadurch zu verhindern, dass sie ihnen die Löschung ihrer Ladung bis 3 Wochen nach dem 22. Febr. verboten, a. a. O. 5 n. 210 § 3. Aus einem Schreiben des Kaufmanns zu Brügge vom 12. Jan. 1426 ersieht man deutlich den Hauptzweck des Gesetzes über die Winterschifffahrt. Das Kontor berichtet den Hansestädten über die Absicht flämischer und holländischer Kaufleute, damals, also mitten im Winter, mehrere Schiffe aus Brügge und Amsterdam nach Hamburg auslaufen zu lassen. Es verlangt Massregeln, *„dat de Vlamynge unde andere buten der Hensze de handelinge der copenschop ostward nicht ene krygen“*, und fordert die Städte auf, dieses nichthansische Gut nicht eher zum Verkauf zuzulassen, bis *„de coeplude van der Hensze na sunte Peters dage* (nach Febr. 22) *mit erme gude ok mogen vortkomen, unde dat ze ere gude so wol mogen voruteren unde vorkopen to ereme schonesten also de anderen“*, oder aber, wenn die Städte den Handel der Nichthansen während des Sommers und des Winters in ihren Städten dulden wollen, den hansischen Kaufleuten die Fahrt mit Ventegut völlig freizugeben, *„upp dat ze under eyns nicht nereloes en werden“*; a. a. O. 8 n. 17.

und durch Mittheilung an die Holländer auch diesen wieder ins Gedächtniss zurückgerufen [1]).

Die mannigfachen Bestrebungen, deren Anlass und Entwicklung wir in diesem Abschnitte dargelegt haben, vermögen unseres Erachtens in mancher Hinsicht besser als andere Theile der reichen Ueberlieferung Einblick zu gewähren in die Aufgaben und in die Ziele der hansischen Handelspolitik. Hier wie auch auf anderen Gebieten der Thätigkeit der Hanse sind wir freilich nur allzu leicht geneigt, gerade den Schwierigkeiten Einfluss auf unser Urtheil zu gestatten, welche die inneren und äusseren Widersacher der Hanse, die Sonderbestrebungen einzelner Städte und Gruppen sowie die politischen und kommerziellen Anfeindungen des Auslandes, der Hanse in den Weg gelegt haben. Wir finden Rückschritte und Unklarheiten, eine scheinbare Nachlässigkeit in der rechtzeitigen Erledigung wichtiger Fragen, oft scheint der Gedanke der Einheit unterzugehen in der Menge partikularer Wünsche und den Aeusserungen gegenseitiger Eifersucht. Aber diese Schwierigkeiten waren nicht nur ein Erbtheil früherer Zeiten; es erwuchsen auch immerfort neue aus den Veränderungen der politischen und kommerziellen Verhältnisse innerhalb und ausserhalb der Hanse, aus dem Rückgang und dem Emporkommen einzelner Städte und Städtegruppen, aus dem Wandel der Anschauungen über den Werth dieser oder jener Einrichtung oder Gewohnheit. Dazu erschwerte die verhältnissmässige Unbeholfenheit der Kommunikationsmittel oft eine rasche Verständigung zwischen den über einen so weiten Raum vertheilten Städten ungemein.

Man wird überhaupt die hier erörterten Gesetze und Vorschriften nur dann in ihrer ganzen Bedeutung würdigen können, wenn man sie auffasst als ein System gesetzgeberischer Massnahmen, welches der Gesammtheit der niederdeutschen Städte und Kaufleute, die in der Hanse vereinigt waren, für ihren Verkehr in ihrem eigenen Gebiete

[1] Von der Ropp, HR. 1 n. 226 § 13 u. 14, n. 321 § 13; 2 n. 144 § 5, 588 § 12, 589 § 3, 608 § 14, n. 616; 3 n. 288 §§ 36 u. 37.

wie vor allem nach dem Auslande hin, die innere Festigkeit verschaffen und die wirthschaftlichen Vortheile sichern sollte, wie sie die Landesgesetzgebung ausländischer Staaten z. B. Englands ihren Angehörigen zu bieten sich bemühte. Diese und andere Statuten der Hanse sollten, gleichwie deren Verhandlungen und Kriege mit dem Auslande sammt ihren Tagfahrten und Recessen einen Ersatz bildeten für den Mangel einer die niederdeutschen Interessen wahrenden Reichspolitik, so auch für Niederdeutschland eintreten an die Stelle des fehlenden Reichshandelsrechts und Reichsseerechts. Sie sollten die Grenzen und das Innere des Reiches handelspolitisch schützen und gegen die Angriffe der ausländischen Kaufmannschaften vertheidigen, dazu die kommerziellen Errungenschaften der Hanse im Auslande und die zur Vertheidigung und Erweiterung derselben getroffenen Einrichtungen wie die Niederlassungen, deren Organisation und Gerechtsame, deren Verkehr unter einander wie mit dem In- und Auslande, behaupten. Wenn wir daher einzelne von jenen Gesetzen nur mangelhaft beobachtet und nicht energisch durchgeführt sehen, wenn das System durchbrochen wird und nicht zum Abschluss gelangt, wenn schliesslich — um einmal weit über den uns gesteckten Zeitpunkt hinauszugreifen — die ganze Summe dieser Vorschriften den Niedergang der Hanse und den wirthschaftlichen Rückgang Niederdeutschlands nicht hat verhindern können, so kann das doch den hohen und auch bleibenden Werth dieses Systems nicht wesentlich herabsetzen. Es hat lange Zeit für die Gesammtheit wie für einzelne ihrer Theile vortreffliche Dienste geleistet. Von einem Zweige desselben, den Verordnungen über den Schiffsbau, ist bereits von anderer Seite bemerkt worden, dass er bei einer Anzahl von Städten seine Wirkung noch übte, als es mit der Hanse schon aus war[1]).

Die Wirkung dieser Verordnungen darf nicht, wie es oft geschieht, unterschätzt werden. Nichts wäre irriger, als für frühere wie spätere Zeiten aus der blossen Wiederholung hansischer Vorschriften den Schluss zu ziehen,

[1]) Baasch S. 2.

dass sie allgemein oder an vielen Stellen unbeachtet geblieben seien, oder gar aus der Nichtwiederholung, dass die Hanse den Kampf gegen die von ihr angegriffenen Missbräuche als nutzlos aufgegeben habe. Die praktische Wirkung solcher Statuten lässt sich im Mittelalter höchst selten statistisch berechnen. Auch für die Beurtheilung der Wirkung mancher hansischer Verordnungen fehlen uns gewiss quellenmässige Anhaltspunkte. Mit den Beschwerden über Verletzung dieser hansischen Beschlüsse hat es aber zweifellos mitunter eine ähnliche Bewandtniss, wie mit den Klagen der auswärtigen Niederlassungen über die Missachtung ihrer Privilegien. Nach den allgemein gefassten Klageartikeln erscheint die Verletzung leicht als eine vielfältige, als eine gänzliche Nichtbeachtung der Privilegienbestimmungen, während bei der genauen Aufzählung der Einzelfälle sich herausstellt, dass der allgemeinen Klage nur einzelne oder wenige Fälle zu Grunde liegen. Dass aber diese und andere hansische Gesetze nicht nur auf dem Papier gestanden haben, erweisen auch einzelne Zeugnisse für eine Reihe solcher Statuten. Wie oft berufen sich nicht die Städte unter einander auf die hansischen Bestimmungen über die Ausweisung von Aufrührern oder auf das Verbot der Erregung von Aufruhr in einer Stadt. Andere Beschlüsse sind, abgesehen von ihrer öffentlichen Verkündigung an manchen Orten, in die Burspraken derjenigen Städte aufgenommen worden, die ein besonderes Interesse an ihrer Befolgung hatten und auf die solche Bestimmungen in erster Linie berechnet waren. Die Gesetze über die Behandlung schiffbrüchigen Guts haben die grösseren Hansestädte auch den kleineren in Erinnerung gebracht [1]). Wenn einmal in dem Urtheil eines hansestädtischen Gerichts ein hansischer Recess angezogen wird [2]), so ist nicht die Beachtung des Recesses von Seiten des Gerichts sondern das Citat eine Ausnahme. Dass bei Schuldforderungen zwischen den Bürgern mehrerer Hanse-

[1]) Vgl. HUB. 8 n. 800. [2]) Z. B. in einem nach Lübeck gescholtenen Urtheile Revals bei Michelsen, Der ehemalige Oberhof zu Lübeck S. 138.

städte vor der Anrufung des Stadtrechtes die Forderung keinem Geistlichen cedirt werden soll, wie es die Recesse verboten, wird z. B. von Braunschweig in einem bestimmten Falle geltend gemacht. Riga beruft sich in einem Streit seines Bürgermeisters mit einem Rentmeister von Köln auf das hansische Verbot der Verschleppung von Rechtsstreitigkeiten vor auswärtige Gerichte[1]). So sind die Bestimmungen über den Schiffsbau allem Anschein nach in Hamburg, Bremen und Lübeck befolgt und um die Mitte des Jahrhunderts auch in Preussen beobachtet worden[2]).

Die Wirkung dieser hansischen Statuten geht aber noch weiter. Sie zeigt uns die Hanse als die Fortsetzung der älteren Landfriedensbünde, und die auf den inneren Verkehr gerichtete Seite ihrer Bestrebungen als eine Erweiterung der in den Landfrieden räumlich enger gefassten Versuche zur Herstellung grösserer Verkehrssicherheit. Allgemeine Grundsätze der Verkehrsfreiheit werden um die Mitte des 15. Jahrhunderts unter den Städten mit Anlehnung an die hansischen Statuten und Gesetze geltend gemacht. Die Beschlagnahme münsterischen Eigenthums in Köln wegen rückständiger Stadtrente oder braunschweigischer Waaren in Erfurt wegen der Schulden ehemaliger Braunschweiger wird in Münster als eine Verletzung der Freiheit und Recesse der Hanse und in Braunschweig als ein Bruch der Einung und Satzungen der Hanse bezeichnet[3]). Die geldrischen Hansestädte stellen gegen Köln mit dem Hinweis auf die hansischen Recesse den über diese hinausgehenden allgemeinen Satz auf, dass die Bürger und Unterthanen der einen Hansestadt in der anderen Sicherheit geniessen sollen, ausser für eigene Schulden und Handlungen[4]). Die Vorstellung, die Hanse sei auch eine zur Sicherung des binnenländischen Verkehrs berufene Macht, ist in Niederdeutschland lebendig und wird wiederholt ausgesprochen. An die Aufnahme Roermonds und

[1]) HUB. 8 n. 601 u. 786. [2]) Baasch S. 9, 44, 62.
[3]) Stadtarchiv zu Köln, Kopienbuch 27 fol. 51b; HUB. 8 n. 1001.
[4]) HUB. 8 n. 619 Anm. 2 u. n. 668.

Arnheims in die Hanse im März 1441 knüpft die hansische Tagfahrt die Bedingung, dass die beiden neuen Mitglieder sammt Nimwegen und Zütfen die Strassen in ihrer Umgebung nach all ihrem Vermögen beschirmen sollen[1]). So spricht ein Chronist im Münsterlande, der nicht lange nach der Mitte des 15. Jahrhunderts schrieb und auch von dem Eingreifen der Hanse in die münsterischen Wirren berichtete, von der Aufgabe der Hansestädte zur Unterdrückung von Aufruhr in den Städten, und zwar unter dem Gesichtspunkt ihrer Pflicht „zur Besorgung der öffentlichen Wohlfahrt durch den Schutz der Freiheit, des Handels und der öffentlichen Strassen[2]). Man erblickte nicht nur ihre Pflicht in diesem Schutz der Strassen, sondern schätzte auch ihre Macht so hoch ein, dass sie zur Erfüllung dieser Pflicht ausreiche. Im J. 1464 konnte ein Göttinger Rathsherr selbst Lübeck die Meinung nicht vorenthalten, dass die Beraubung der Kaufleute auf den Strassen, des „wandernden Mannes", ohne Zweifel unterbliebe, wenn die Städte nicht so sehr die Kosten der Unterdrückung dieser Wegelagerei scheuten; in den Städten wäre die Macht dazu, wenn man sie nur gemeinschaftlich und ernstlich gebrauchen wolle[3]).

Zur Beurtheilung der thatsächlichen Wirkung sowohl des Zusammenschlusses der Städte zur Hanse wie auch der Versuche zur Abschliessung ihres Systems bieten die Quellen endlich noch ein Hülfsmittel dar, welches in diesem Zusammenhang nicht unverwerthet bleiben darf. Auf die Unterordnung der Niederlassungen unter die Leitung der zur Hanse vereinigten Städte folgte bald, wie wir gesehen haben, die Beschränkung des Gebrauches der an diesen Niederlassungen haftenden Privilegien auf die Angehörigen der Hanse. Der Kreis der zum Privilegiengenuss Berechtigten wurde damit nach aussen abgeschlossen. Die Angehörigen derjenigen Städte, welche um die Mitte des 14. Jahrhunderts nicht zu der Zahl der am Rechte des

[1]) Von der Ropp, HR. 2 n. 439 § 2. [2]) Die Geschichtsquellen des Bisthums Münster, hrsg. v. J. Ficker 1 S. 226. [3]) Von der Ropp, HR. 5 n. 395.

Kaufmanns im Auslande theilnehmenden Städte gehörten, sahen sich jetzt auf eine viel schroffere Weise als früher von dem Kreise ihrer hansestädtischen Landsleute ausgeschlossen. Während die Bedingungen für einen gewinnbringenden Handelsbetrieb im Auslande sich für die Hansestädte stetig verbesserten, blieben die meisten ausserhalb der Hanse stehenden Städte hinter jenen zurück. Die immer neue Seiten des Handels- und Verkehrslebens regelnden Verordnungen und Statuten der Hanse hatten ferner offenkundig zum Zweck, die Hansen von den Nichthansen zu trennen und die vorhandene Gemeinschaft zwischen ihnen zu lockern und aufzulösen, ohne Rücksicht darauf, ob diese Nichthansen Ausländer oder Landsleute waren. Wenn nun sogar die Engländer einmal an die Hanse das Ansinnen um Aufnahme in das Recht des deutschen Kaufmanns gestellt haben[1]), ist es um so mehr begreiflich, dass die deutschen Städte, die sich zur Zeit des Zusammenschlusses der Städte zur Hanse ausserhalb des Kreises derselben befanden, früher oder später die Aufnahme in ihn zu erreichen suchten. Es ist der Zwang des hansischen Systems, der bei den aussen stehenden Städten dieses Verlangen erweckt, und der bewirkt, dass sie bei der Hanse den Antrag auf Zulassung zu den hansischen Privilegien stellen. Eine Reihe von Städten ist zu nennen, welche die Aufnahme in die Hanse nachgesucht und erreicht haben. Den wenigsten von ihnen gelang es beim ersten Versuch. Schliesslich hat sich die Hanse nicht allzu engherzig den Bitten der Aussenstehenden verschlossen.

Die erste Stadt, die bald nach der Mitte des 14. Jahrhunderts, kurz nach der Unterwerfung der Niederlassung in Brügge unter die Oberleitung der Städte und im Anfangsjahr der ersten allgemeinhansischen Handelssperre gegen Flandern, die Wiederaufnahme in die Hanse nachsuchte, war Bremen, welches sich seit mehreren Menschenaltern von der Gemeinschaft der niederdeutschen Kaufleute im Auslande getrennt hatte. Ueber die drückenden Bedingungen der Wiederaufnahme urkundete es am 3. August

[1]) Siehe oben S. 85.

1358 [1]). Eine pommersche Stadt war die nächste. Aus den Verhandlungen der Hansestädte in den J. 1363, 1365 und 1366 ergibt sich, dass die mittleren und kleineren Städte Pommerns und Mecklenburgs nicht zur Hanse gehörten. Es werden als solche namentlich genannt: Ribnitz, Wolgast, Wollin, Kammin, Greifenberg, Treptow, Rügenwalde, Stolp und Grevismühlen [2]). Von diesen stellte sich Rügenwalde auf der Lübecker Tagfahrt vom 24. Juni 1379 ein mit der Bitte um Aufnahme in das Recht und die Freiheit der Hansestädte. Die Bitte wurde ihm gewährt [3]). Bald darauf benutzte Arnheim die Anwesenheit einer hansischen Gesandtschaft in Flandern, um ihr im Januar 1380 ein Gesuch um Zulassung zum Recht des Kaufmanns vortragen zu lassen. Die Gesandten verwiesen indessen die Sache vor die allgemeine Tagfahrt der Städte und beauftragten Zütfen, die Richtigkeit der Behauptung Arnheims von seiner früheren Theilnahme an der Hanse und dem Kaufmannsrecht zu prüfen [4]). Arnheims Wunsch ist noch lange unerfüllt geblieben. Im September 1382 ist Stolp durch Beschluss einer Tagfahrt in die Hanse aufgenommen worden [5]). Mit derselben Behauptung [6]) und demselben Gesuch wie

[1]) Ueber das vielbesprochene Ereigniss vgl. Koppmann, HR. 1 S. 139 ff.; Schäfer, Bremens Stellung in der Hanse, Hansische Geschichtsblätter 1874 S. 11 ff., Die Hansestädte u. König Waldemar S. 253 f.; Höhlbaum, HUB. 3 n. 412 u. Anm. 2; von Bippen, Die Aufnahme Bremens in die Hanse 1358, Hansische Geschichtsblätter 1890/91 S. 135 ff., Gesch. d. St. Bremen 1 S. 223 ff. Dass Bremen vor seinem Konflikt mit den Städten wegen Norwegens in den J. 1284/85 Theil hatte an den gemeinsamen Privilegien der deutschen Kaufleute im Auslande, was von Bippen in Abrede stellt, ist auf Grund seiner Gegenerklärung zu den Privilegien Margarethas und Guidos von Flandern aus dem J. 1255, HUB. 1 n. 476, doch als wahrscheinlich anzunehmen.

[2]) Koppmann, HR. 1 n. 280 § 4, 287 § 9, 296 § 9, 374 § 9, 376 §§ 14 u. 15. [3]) a. a. O. 2 n. 190 § 1. [4]) a. a. O. 2 n. 192 § 19; Kunze, HUB. 4 n. 664 u. Anm. 2. [5]) Koppmann, HR. 2 n. 254 § 2.

[6]) Die Frage, ob die Behauptung dieser u. a. Städte von ihrer früheren Zugehörigkeit zur Hanse begründet war oder nicht, braucht hier nicht im einzelnen erörtert zu werden. So viel nur ist zu bemerken, dass bei den niederrheinischen Städten, welche die Aufnahme in die Hanse nachgesucht und erreicht haben, weder eine frühere Theilnahme am Recht des deutschen Kaufmannes, noch ein früherer

Arnheim traten im J. 1387 einige Nimwegener Rathsherren an die hansischen Gesandten heran, die damals in Dordrecht und Antwerpen Verhandlungen mit Flandern führten. Sie erhielten gleichfalls die Weisung, sich an die gemeinen Städte zu wenden, lehnten dies aber ab. Auch in diesem Falle erkundigte man sich bei den Nachbarstädten, welche Bewandtniss es habe mit der Behauptung früherer Theilnahme an der Hanse[1]). Einen anderen Weg schlug im J. 1393 Duisburg ein. Es wollte Gesandte an den hansischen Städtetag abordnen, um dort die Bitte um Wiederaufnahme in die Hanse anzubringen, und wünschte jene in Begleitung dortmundischer Sendeboten oder wenigstens mit einem Empfehlungsschreiben Dortmunds reisen zu lassen[2]). Doch ist es damals nicht dazu gekommen. In den Jahren 1399 und 1400 hat Arnheim neue Anstrengungen gemacht, um in die Hanse zu kommen, doch wiederum

---

Ausschluss aus demselben nachweisbar ist. Auch haben diese Städte selbst einen solchen Nachweis augenscheinlich nicht führen können. Der Zweck ihrer Behauptung ist ja ersichtlich. Für die Hanse kam wohl der Gesichtspunkt in Betracht, dass eine „Wiederaufnahme" sich dem Auslande gegenüber, welches sich wie Norwegen (Koppmann, HR. 2 n. 4 § 2) und besonders England über die Aufnahme neuer Städte in das Recht der Hanse beklagte, leichter rechtfertigen liess.

[1]) Koppmann, HR. 2 n. 342 § 14; Kunze, HUB. 4 n. 893 u. 899.

[2]) Koppmann, HR. 4 n. 51 u. 52; Kunze, HUB. 5 n. 59. Die dort zum J. 1392 gedruckten Schreiben sind auf die Versammlung vom 1. Mai 1393, s. Koppmann 4 S. 115 ff., zu beziehen. Für das Jahr 1392 ist eine Versammlung in Lübeck vor dem 24. Juni bezeugt, an der Hamburg, Lübeck und Stralsund theilgenommen haben, Koppmann 4 S. 55 und n. 110. Eine allgemeine hansische Tagfahrt auf den 1. Mai ist aber, soviel man weiss, erst für das Jahr 1393 durch Ausschreiben vorbereitet worden und auch zu Stande gekommen, in sofern süderseeische Städte an ihr theilgenommen haben. HR. 4 n. 48 ist die Antwort auf n. 150. Ebenso gehören n. 49 und 50 zur Tagfahrt vom 1. Mai 1393. Auch die vollständig erhaltenen Duisburger Stadtrechnungen von 1392 und 1393, die mir in einem Probedruck vorgelegen haben, sprechen für diese Umdatirung. Die von 1392 enthält nur zwei Notizen, in denen Dortmund erwähnt wird: „*Coyne dye Swetighe toe Dortmunde gesant um dye tymmerlude toe der rosmuelen*" und „*Homan Frederic Tacken gesant toe Dortmunde*". Nur die letztere Notiz könnte mit der hansischen Angelegenheit in Verbindung gebracht werden. Zum Jahre 1393 heisst es dagegen

erfolglos [1]). Dagegen gelang es Nimwegen im J. 1402, bei den in Lübeck versammelten Städten seine Aufnahme durchzusetzen. Im Januar des nächsten Jahres wurde die Rezeption Nimwegens den flandrischen Städten und dem Herzog Philipp von Burgund angezeigt [2]). Einige Jahre später entschlossen sich Duisburg, Zwolle und Wesel, eine in Amsterdam verweilende hansische Gesandtschaft um „Wiederaufnahme" in die Hanse anzugehen. Auch diese hat sie augenscheinlich an die Hansestädte verwiesen. Die Angelegenheit kam auch auf dem preussischen Städtetag zur Berathung. Auf der Lübecker Tagfahrt vom 15. Mai 1407 ist Zwolle in die Hanse aufgenommen worden. Eine Gesandtschaft, die im Juni nach Holland reisen sollte, wurde bevollmächtigt zur Aufnahme Wesels und Duisburgs [3]). Erst nach mehreren Jahrzehnten ist Arnheims Wunsch in Erfüllung gegangen. Nachdem bereits im J. 1437 eine Erklärung der Hansestädte zu Gunsten seiner und Roermonds Aufnahme erfolgt war [4]), ist es auf der Lübecker Versammlung vom 12. März 1441 endgültig rezipirt worden. Gleichzeitig wurde Roermond zugelassen. Kampen endlich ist zu derselben Zeit, auch nach wiederholten Gesuchen und längerem Zögern der Städte, aufgenommen worden [5]). Auf dieser Tagfahrt sind zum ersten Mal die Regeln festgestellt worden für die Behandlung von An-

---

nach dem 5. Juni, was mit der Angabe Dortmunds in n. 52 über den bereits erfolgten Schluss der Lübecker Versammlung vom 1. Mai übereinstimmt: „*Hickelkin gesant toe Dortmunde van der coeplude wegen* 7½ ß". Dass es die Dortmunder Kaufleute waren, die den Anstoss zu diesem ersten Versuch der Stadt zum Eintritt in die Hanse gaben, sagt Duisburg selbst in n. 51.

[1]) Kunze, HUB. 5 n. 394.

[2]) Koppmann, HR. 5 n. 87, 114 § 2; 8 n. 1004; Kunze, HUB. 5 n. 556.

[3]) Koppmann, HR. 5 n. 339 § 18, 374 § 10, 392 §§ 17 u. 19, 393; 8 n. 1058, 1060; Kunze, HUB. 5 n. 754, 755, 787; Hamburger Kämmereirechnungen, ed. Koppmann 2 S. 9; Neues Archiv d. Ges. f. ältere deutsche Geschichtskunde 4 S. 367.

[4]) Nijhoff, Inventaris van het oud archief d. gemeente Arnhem S. 88. [5]) Von der Ropp, HR. 2 n. 439 §§ 2 u. 25.

trägen auf Theilnahme an der Hanse [1]). Utrechts Bitte um Zulassung zur Hanse vom J. 1451 ist dagegen unerfüllt geblieben [2]).

Diese, durch freie Entschlüsse der Hanse bewirkte Erweiterung ihres Kreises bringt auch wieder ihre Geschlossenheit zur Anschauung. Sie gewährt einen neuen Gesichtspunkt für die Beurtheilung auch des Werthes der inneren Ausgestaltung der Hanse. Wer das Wesen und die Thätigkeit der Hanse verstehen will, wird sich vor allem diejenigen Momente in ihrer Geschichte und in ihrer Organisation vergegenwärtigen müssen, in denen sich die Einheit des hansischen Systems zu erkennen gibt.

---

[1]) a. a. O. § 26; wiederholt im J. 1447, 3 n. 288 § 69.
[2]) a. a. O. 3 n. 709 § 34; HUB. 8 S. 137 Anm. 2.

Druckfehler-Berichtigung:

Seite 40 Anm. Zeile 5 v. o. lies „auch nur dergleichen“ statt „auch war dergleichen“.

von Münchow'sche Hof- und Universitätsdruckerei (Otto Kindt) Giessen.

J. Ricker'sche Verlagsbuchhandlung (Alfred Töpelmann) in Giessen.

Giessener Studien
auf dem Gebiete der Geschichte.

Herausgegeben von **W. Oncken.**

I. Maria Stuart, Darley, Bothwell; von E. Bekker. Mit einem Vorwort von W. Oncken. Mit 1 Karte v. Kirk of Field. gr. 8°. 1881. M. 8.—

II. Hardenberg und das Geheime Kabinett Friedrich Wilhelms III. vom Potsdamer Vertrag bis zur Schlacht von Jena von Fr. Noack. Mit einem Vorwort von W. Oncken. gr. 8°. 1881. M. 2.—

III. Beiträge zur neueren Geschichte: I. Zum Zeitalter Friedrichs d. Grossen; II. Ein angeblicher Brief des Freiherrn von Stein; III. Zur Maria-Stuart-Frage von W. Oncken. gr. 8°. 1885. M. 1.80

IV. Beiträge zur englischen Geschichte im Zeitalter Elisabeths von E. Bekker. gr. 8°. 1887. M. 2.50

V. Elisabeth und Leicester. Beiträge zur Geschichte Englands in den Jahren 1560—1562 von E. Bekker. gr. 8°. 1890. M. 3.—

VI. Die Denkwürdigkeiten der Markgräfin Friederike Sophie Wilhelmine von Bayreuth und die englisch-preussische Heiratsverhandlung von 1730 von K. Bernbeck. Mit einem Vorwort von W. Oncken. gr. 8°. 1894. M. 2.80

VII. 1. Die schleswig-holsteinische Frage, ihre Vorgeschichte und Entwickelung bis zur Erhebung der Herzogtümer gegen Dänemark. (Am 24. März 1848.) Mit einer Stammtafel der Oldenburger. — 2. Der Kampf bei Eckernförde und die koburgische Legende. (Am 5. April 1849.) Mit einer Textskizze. Von E. E. Lohr. gr. 8°. 1895. M. 3.—

VIII. Friedrich der Grosse als Kolonisator von H. Bergér. Mit einem Vorwort von W. Oncken. Mit 2 Tafeln und 1 Karte. gr. 8°. 1896. M. 4.—

IX. Friedrichs des Grossen Annäherung an England im Jahre 1755 und die Sendung des Herzogs von Nivernais nach Berlin von Adam Heussel. gr. 8°. 1897. M. 1.20

X. Beiträge zur englischen Geschichte im Zeitalter Elisabeths von E. Bekker. gr. 8°. 1899. M. 1.80

J. Ricker'sche Verlagsbuchhandlung (Alfred Töpelmann) in Giessen.

Die Initiative

bei der

Stiftung des Rheinischen Bundes

1254

Gr. 8°. von **Wilhelm Becker**, Dr. phil. M. 1.60

Die Cisterciensерabtei

Arnsburg in der Wetterau.

Geschichte und Beschreibung des Klosters

zugleich Führer durch die Ruine.

Von

Prof. Dr. **Bruno Sauer** und Dr. **Karl Ebel**.

Gr. 8°. Mit 4 Abbildungen. M. 1.–

Geschichte

des

Freien Gerichts Kaichen

in der Wetterau.

Von

Gr. 8°. **Prof. Friedrich Thudichum**, Dr. phil. M. 1.50

Femgericht und Inquisition.

Von

Gr. 8°. **Prof. Friedrich Thudichum**, Dr. phil. M. 2.50

BINDING SECT. NOV 16 1967

DD
801
H21S7

Stein, Walther
Beiträge zur Geschichte der deutschen Hanse bis um die Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY